



Gemeinsamer Nahverkehrsplan – Teil A

Landeshauptstadt Wiesbaden &

Rheingau-Taunus-Kreis

LH Wiesbaden – Dezernat für Bauen und Verkehr
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Aarstr. 133 A
65232 Taunusstein

ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Gartenfeldstr. 18
65189 Wiesbaden

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de



DIGITAL PUBLIC TRANSPORT

ioki GmbH

An der Welle 3

60322 Frankfurt am Main

www.ioki.com

Manuel Kitzmann

Gregor Korte (Projektleitung)

Christian Kuhnert

Johannes Lensch

Gernot Steinberg

Nils Fahlenbock

Martin Grosch (Projektleitung)

Michael Wurm

Unter Mitarbeit von:

Björn Oelmann

Felix Weiß

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Nahverkehrsplans werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
1. Einleitung	10
2. Rahmenvorgaben	11
2.1. Rechtlicher Rahmen	11
2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007	11
2.1.2. Personenbeförderungsgesetz	11
2.1.3. Behindertengleichstellungsgesetz	13
2.1.4. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	13
2.1.5. Bundesimmissionsschutzgesetz	14
2.1.6. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge	14
2.1.7. ÖPNV-Gesetz Hessen	15
2.1.8. Hessisches Mobilitätsfördergesetz	17
2.2. Planerischer Rahmen	18
2.2.1. Planungen des Bundes	18
2.2.2. Planungen des Landes	20
2.2.3. Regionalplanungen	21
2.2.4. Nahverkehrsplanungen	22
2.2.5. Planungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	29
2.2.6. Planungen im Rheingau-Taunus-Kreis	34
3. Bestandsanalyse	39
3.1. Raumstrukturanalyse	39
3.1.1. Stadtstruktur und verkehrliche Anbindung	39
3.1.2. Bevölkerungsstruktur	41
3.1.3. Beschäftigte	48
3.1.4. Mobilitätssimulation und Ermittlung der Verkehrsverflechtungen	50
3.1.5. ÖPNV-relevante Zielorte	55
3.2. Nahverkehrsanalyse	58
3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienennahverkehr	59
3.2.2. Regionale Busverbindungen	63
3.2.3. Lokale Busverbindungen	68
3.2.4. Bedarfsgesteuerte Busverkehre	73
3.2.5. Mikromobilität / Vernetzung	73

3.2.6. Tariflandschaft	74
3.2.7. Mobilitätsverhalten und Modal Split	77
3.2.8. Fahrgastnachfrage	80
4. Mängel- und Potenzialanalyse	82
4.1. Erschließungsqualität	83
4.2. Bedienungsqualität	91
4.3. Reisezeiten	94
4.4. Verbindungsqualität	103
4.5. Ausrüstungsqualität	105
4.5.1. Barrierefreiheit	105
4.5.2. Haltestellenausstattung	109
4.5.3. Fahrzeuge	114
4.6. Servicequalität	115
5. Ziele	117
Literaturverzeichnis	121

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht von Nahverkehrsplänen umliegender Aufgabenträger	23
Abbildung 2: Netz des HessenExpress.....	24
Abbildung 3: Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden	39
Abbildung 4: Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises.....	40
Abbildung 5: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2020.....	43
Abbildung 6: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2023.....	43
Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der einzelnen Stadtteile Wiesbadens.....	44
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in Wiesbaden zwischen 2013-2020.....	45
Abbildung 9: Verteilung der Einwohnenden im Rheingau-Taunus-Kreis nach Gemeinden im Jahr 2020.....	46
Abbildung 10: Bevölkerungsdichte im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2020.....	47
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis 2013-2020.....	48
Abbildung 12: Räumliche Verteilung der Beschäftigten in Wiesbaden im Jahr 2021.....	49
Abbildung 13: Räumliche Verteilung der Beschäftigten im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2021.....	50
Abbildung 14: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation.....	52
Abbildung 15: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken.....	53
Abbildung 16: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage in Wiesbaden auf Basis der Mobilitätssimulation.....	54
Abbildung 17: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Mobilitätssimulation.....	54
Abbildung 18: ÖPNV-relevante Ziele in Wiesbaden.....	55
Abbildung 19: Gewerbeflächen und -gebiete sowie Einzelhandelsstandorte in Wiesbaden.....	56
Abbildung 20: ÖPNV-relevante Ziele im Rheingau-Taunus-Kreis.....	57
Abbildung 21: Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis.....	58
Abbildung 22: Schienennetz Wiesbaden & RTK.....	63
Abbildung 23: Expressbusse Wiesbaden & RTK.....	64
Abbildung 24: Lokal- und Regionalbus Wiesbaden & RTK.....	65
Abbildung 25: Schulbuslinien RTK.....	66
Abbildung 26: Linienbedarfsverkehr RTK.....	67
Abbildung 27: Stadtbus Wiesbaden.....	68
Abbildung 28: Schnellbuslinien Wiesbaden.....	69
Abbildung 29: AST Wiesbaden.....	70
Abbildung 30: Schulbuslinien Wiesbaden.....	71
Abbildung 31: Nachtverkehr Wiesbaden.....	72
Abbildung 32: On Demand-Bedienggebiete im RTK.....	73
Abbildung 33: Car Sharing in der Wiesbadener Innenstadt.....	74
Abbildung 34: Modal Split Wiesbaden Gesamtverkehr.....	78
Abbildung 35: Modal Split Wiesbaden Binnenverkehr.....	78
Abbildung 36: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Gesamtverkehr.....	79
Abbildung 37: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Binnenverkehr.....	79
Abbildung 38: ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation.....	80
Abbildung 39: ÖPNV-Streckenbelastung im Rheingau-Taunus-Kreis gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation.....	81
Abbildung 40: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse.....	82
Abbildung 41: Komponenten der Erschließungsqualität.....	83
Abbildung 42: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien.....	84
Abbildung 43: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien.....	84
Abbildung 44: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung.....	85
Abbildung 45: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach klassischem Ansatz.....	85
Abbildung 46: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden.....	86
Abbildung 47: Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach klassischem Ansatz.....	87
Abbildung 48: Erschließungsqualität in Taunusstein nach klassischem Ansatz.....	87
Abbildung 49: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz.....	88
Abbildung 50: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz.....	89
Abbildung 51: Erschließungsqualität im RTK nach nutzerzentriertem Ansatz.....	90
Abbildung 52: Erschließungsqualität in Taunusstein nach nutzerzentriertem Ansatz.....	91
Abbildung 53: Vergleich der Abfahrten der Busse in Wiesbaden mit der Verkehrsnachfrage.....	93
Abbildung 54: Vergleich der Abfahrten der Busse im Rheingau-Taunus-Kreis mit der Verkehrsnachfrage.....	94
Abbildung 55: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV.....	95
Abbildung 56: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Wiesbaden.....	96
Abbildung 57: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Wiesbaden.....	96

Abbildung 58: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Mainz.....	97
Abbildung 59: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Darmstadt.....	97
Abbildung 60: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Rheingau-Taunus-Kreis.....	98
Abbildung 61: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Rheingau-Taunus-Kreis.....	98
Abbildung 62: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Mainz-Bingen.....	99
Abbildung 63: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg.....	99
Abbildung 64: Darstellung der 25 attraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1-1,5)	100
Abbildung 65: Darstellung der 25 meistgenutzten Relationen in Wiesbaden sowie zwischen Wiesbaden und dem Umland	101
Abbildung 66: Darstellung der 25 unattraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1,5-2,8)	101
Abbildung 67: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag im Rheingau-Taunus-Kreis	102
Abbildung 68: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden	103
Abbildung 69: Verbindungsqualität vom Wiesbadener Hauptbahnhof mit keinem bzw. einem Umstieg	104
Abbildung 70: Verbindungsqualität vom Busbahnhof Taunusstein mit keinem bzw. einem Umstieg	105
Abbildung 71: Merkmale für Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	106
Abbildung 72: Barrierefreie Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	107
Abbildung 73: Ausbaupriorität der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis	108
Abbildung 74: Wartehallen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	110
Abbildung 75: Haltestellenausstattung in der Landeshauptstadt Wiesbaden	111
Abbildung 76: Haltestellen mit DFI-Anzeiger in der Landeshauptstadt Wiesbaden	112
Abbildung 77: Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung in der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	113
Abbildung 78: Radabstellanlagen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	114
Abbildung 79: Räumlich-schematische Zielsetzung für die Landeshauptstadt Wiesbaden	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beschaffungsquoten des SaubFahrzeugBeschG.....	15
Tabelle 2: Schienenverkehr nach Deutschlandtakt (Dritter Gutachterentwurf 06/2020)	19
Tabelle 3: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre	25
Tabelle 4: Maßnahmen in der LHW des NVP 2015	29
Tabelle 5: Maßnahmen im RTK des NVP 2015	34
Tabelle 6: Einwohnende in LHW nach Stadtteilen in den Jahren 2020 und 2023	41
Tabelle 7: Einwohnende im RTK nach Gemeinden in den Jahren 2020	45
Tabelle 8: Grundlagendaten der Mobilitätsanalyse	51
Tabelle 9: Schienenpersonenfernverkehr in Wiesbaden	59
Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis.....	60
Tabelle 11: Bahnstationen in der LHW.....	61
Tabelle 12: Bahnstationen im RTK	62
Tabelle 13: Tarifstrukturen im RMV	75
Tabelle 14: Betriebszeiten in Wiesbaden nach Betriebstag und Verkehrszeiten	92
Tabelle 15: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen.....	95

Abkürzungsverzeichnis

BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
CVD	Clean Vehicle Directive
EU	Europäische Union
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HE	HessenExpress
LHW	Landeshauptstadt Wiesbaden
MobFöG HE	Mobilitätsfördergesetz Hessen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG HE	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RTK	Rheingau-Taunus-Kreis
RTV	Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr



Teil A

Gemeinsamer Teil

Rahmenbedingungen & Analyse

1. Einleitung

Ein einleitendes Kapitel für den Nahverkehrsplan wird im Anschluss an die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durch die Auftraggeber verfasst.

2. Rahmenvorgaben

2.1. Rechtlicher Rahmen

2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007

Die Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates gilt seit dem Jahr 2009 und enthält Vorgaben zur Finanzierung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für den ÖPNV. Die Verordnung bezieht sich auf sämtlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. In der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises ist hiervon der Busverkehr betroffen. Für die Vergabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist als Aufgabenträgerorganisation der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zuständig. Gemäß Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 erfolgt die Gewährung „ausschließliche[r] Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen [...] im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.“

Die Europäische Union hat mit dieser Verordnung einen europäischen Binnenmarkt zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen erschaffen, sodass in Ergänzung zu allgemeinen Vorgaben öffentlicher Aufträge auch Verkehrsdienstleistungen nach festen Kriterien vergeben werden. Neben den Kriterien, wie diese Leistung vergeben werden soll, regelt die Verordnung, unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen gewährt werden können, ohne den Wettbewerb zu gefährden.

Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind über Vorabbekanntmachungen im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Diese sollen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt sowie an Standards enthalten.

2.1.2. Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale gesetzliche Grundlage, um den kommunalen und nachbarschaftlichen öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland zu planen, zu organisieren und zu betreiben. Das Gesetz regelt Verkehrsleistungen bis zu einer Strecke von 50 km und einer Fahrzeit von bis zu einer Stunde. Wesentliche Inhalte sind die Genehmigungspflicht von Linienverkehren und deren Ausgestaltung sowie die Integration der Verordnung (EG) 1370/2007. Dabei enthält das Gesetz auch Vorgaben für den Nahverkehrsplan.

Der Aufgabenträger hat hierzu eine „ausreichende [...] den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende [...] Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ (§ 8 Abs. 3 S. 1 PBefG) sicherzustellen und Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV sowie dessen Umweltqualität zu formulieren. Verkehrsmittelübergreifende Verkehrsangebote sind zu integrieren. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 stellt der Gesetzgeber die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten

Menschen in den Vordergrund. Dazu sollte „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ (§ 8 Abs. 3 S. 3 PBefG) erreicht werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, Aussagen über erforderliche Maßnahmen zu treffen und dies zeitlich zu terminieren. Falls dieses Ziel nicht erreicht werden kann, sind im Nahverkehrsplan die Einschränkungen präzise zu benennen und dies zu begründen (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).

Im Rahmen der Verordnung (EG) 1370/2007 sind eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die durch Ticketerlöse, Ausgleichszahlungen und sonstige Unternehmenserträgen finanziert werden, von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen zu unterscheiden. Diese werden zusätzlich zu den genannten Erträgen bezuschusst. Grundsätzlich ist der eigenwirtschaftliche Verkehr zu bevorzugen, wenn dieser die Anforderungen an eine angemessene Bedienung erfüllt. In § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG wird dazu die Voraussetzung gestellt, „Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...] eigenwirtschaftlich zu erbringen“. Gemeinwirtschaftliche Leistungen zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Qualitäten sind nach Verordnung (EG) 1370/2007 zu behandeln. Bei einer entsprechenden Ausschreibung oder Vergabe kann auf die Inhalte des Nahverkehrsplans hingewiesen werden (vgl. §§ 8 Abs. 4; 8a Abs. 1 PBefG).

- **Eigenwirtschaftlich:** Der Betrieb trägt sich von den „Einnahmen“ der Geschäftshandlung. Dazu zählen Fahrgeldeinnahmen, aber auch Ausgleichsleistungen aus der Schülerbeförderung (§ 45a PBefG), der kostenlosen Beförderung von Menschen mit Behinderung (§§ 145ff. SGB IX) oder Ausgleichszahlungen von Tarifharmonisierungsverlusten in Tarifverbänden
- **Gemeinwirtschaftlich:** Teile oder gesamte Verkehrsleistungen, die sich nicht eigenwirtschaftlich tragen. Die Ausschreibung muss nach den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 erfolgen unter bestimmten Voraussetzungen dann auch europaweit.

Es besteht für Kommunen und Kreise im Falle von gemeinwirtschaftlich finanzierten Leistungen neben einer Leistungsvergabe im Wettbewerbsverfahren (Ausschreibung) die Möglichkeit, Verkehrsleistungen an einen internen Betreiber zu vergeben (Direktvergabe). Eine Direktvergabe ist nur möglich,

- wenn das Leistungsvolumen einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. EUR unterschreitet oder 300.000 km nicht überschreitet. Diese Werte verdoppeln sich, wenn die Direktvergabe an ein Unternehmen erfolgt, das über maximal 23 Fahrzeuge verfügt,
- wenn der Aufgabenträger gegenüber dem Verkehrsunternehmen direkt weisungs- und kontrollberechtigt ist,
- wenn sich das Verkehrsunternehmen an keinen Ausschreibungen beteiligt, außer denen des eigenen Bedienungsgebiets.

Bedeutung des PBefG für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis

In der Landeshauptstadt Wiesbaden wird der Verkehr mit Bussen im Stadtgebiet von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (ESWE Verkehr) erbracht. An der ESWE Verkehr ist die WVV Wiesbaden Holding GmbH zu 94,87 % beteiligt, an dieser ist wiederum die Landeshauptstadt Wiesbaden zu 100 % beteiligt. Die Übrigen 5,13 Prozent werden unmittelbar von der Landeshauptstadt Wiesbaden gehalten. Um diese Verkehrsleistungen auch zukünftig rechtssicher betreiben zu können,

wurde die Direktvergabe der Verkehrsleistung durch die Landeshauptstadt Wiesbaden im Oktober 2015 in einer Vorabbekanntmachung bekannt gegeben. Diese Direktvergabe setzt die Bedingungen für den Busverkehr in der Landeshauptstadt ab dem 1.10.2017 für 10 Jahre fest.

Der Verkehr mit Bussen im Rheingau-Taunus-Kreis wird von der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) organisiert. Diese ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft des Rheingau-Taunus-Kreises. Die Vergabe in 7 Losen ist über eine Laufzeit von 8 Jahren mit Betriebsaufnahme am 11.12.2022 erfolgt. Zuschläge in der europaweiten Ausschreibung erhielten die ALV Oberhessen und die ESE Verkehrsgesellschaft für jeweils 2 Lose sowie die DB Regio Bus Mitte GmbH für insgesamt 3 Lose.

Der ÖPNV muss, um ein attraktives und nachfrageorientiertes Angebot bieten zu können, den allgemeinen gesellschaftlichen Trends folgen. Im gesellschaftlichen Diskurs wird dabei im Bereich der Digitalisierung ein Werkzeug gesehen, um Ressourcen effizienter einzusetzen. Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurden daher, neben vielen weiteren Anpassungen, mit dem Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und dem gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) zwei neue Verkehrsformen eingeführt. Die Novelle hat ermöglicht, dass u. a. öffentliche Angebote im On-Demand-Ridepooling als Linienverkehr eingestuft werden und beim Einsatz von Mietwagen das Pooling-Verbot aufgehoben wurde.

2.1.3. Behindertengleichstellungsgesetz

Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) hat das Ziel „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“ (§ 1 Abs. 1 S. 1 BGG).

Im Gesetz werden die Begrifflichkeiten „Menschen mit Behinderungen“ und „Barrierefreiheit“ definiert. Menschen mit Behinderungen sind nach BGG „Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“ (§ 3 S. 1 BGG).

Der Begriff der Barrierefreiheit ist im Nahverkehr insbesondere auf bauliche Anlagen (z. B. Haltestellen), Verkehrsmittel sowie auf den Bereich visuelle und akustische Information und Kommunikation anzuwenden. Diese sind so zu gestalten, dass sie von Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG). Behinderungsbedingte Hilfsmittel sind dabei zulässig. (vgl. § 4 BGG)

2.1.4. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, indem der Bund den Ländern mehr Verantwortung und finanzielle

Unterstützung gestattet. Der Fokus der Förderung liegt vorrangig auf schienengebundenen Vorhaben. Nach GVFG können u. a. folgende Vorhaben:

- Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart sowie Seilbahnsysteme (mit Beachtung der Voraussetzungen nach dem Beihilferecht der Europäischen Union)
- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur

mit bis zu 75 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. (vgl. § 2 Abs. 1 i. V. m. § 4 Abs. 1 Nr. 1 GVFG) Die Bahnen sollen dabei so geführt werden, dass sie durch geeignete Bauformen oder durch ein Fahrleitsystem bevorrechtigt werden, also nach Möglichkeit überwiegend auf ihrem eigenen Bahnkörper geführt werden.

Außerdem sollen bis zum Jahr 2030 der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen sowie die Umsteigeanlagen des schienengebundenen ÖPNV in der kommunalen Baulast mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Ein Förderkriterium für Umsteigeanlagen ist z. B. der Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Der Förderung durch das GVFG ist u. a. vorausgesetzt, dass das jeweilige Vorhaben in einem Nahverkehrsplan oder einem gleichwertigen Plan vorgesehen ist.

2.1.5. Bundesimmissionsschutzgesetz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) regelt durch § 38 BImSchG die Beschaffenheit und den Betrieb von Fahrzeugen sowie Bau und Änderung von Straßen und Schienenwegen zum Schutz der Umwelt vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnlichen Vorgängen. In § 38 Abs. 1 BImSchG sind Grenzwerte für Emissionen von Kfz und Schienenanlagen festgesetzt, die nicht überschritten werden dürfen. Außerdem sollen vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß begrenzt werden. Im Nahverkehrsplan ist zu definieren, welches Verkehrsmittel in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten das emissionsärmste Angebot darstellt (vgl. § 41 Abs. 1 i. V. m. § 50 BImSchG).

2.1.6. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Auf der Ebene der Europäischen Union (EU) wird das Ziel einer emissionsarmen Mobilität verfolgt. Dazu haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 20. Juni 2019 die Richtlinie 2019/1161 über die Förderung umweltverträglicher und energieeffizienter Straßenfahrzeuge beschlossen (CVD: Clean Vehicles Directive)¹. Mit dieser Richtlinie werden zwingend einzuhaltende Grenzwerte für die Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen durch öffentliche Behörden und Unternehmen beschlossen. Die Richtlinie wurde in deutsches Recht übertragen,

¹ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

sodass sich entsprechende Regelungen im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) befinden. Das Gesetz definiert dabei den Begriff des „sauberen Fahrzeug“ sowie des „emissionsfreien Fahrzeug“.

Saubere Fahrzeuge nach diesem Gesetz sind Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Voraussetzung ist, dass die „Kraftstoffe die Anforderungen der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der jeweils geltenden Fassung erfüllen oder der DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019 entsprechen“ (§ 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG). Im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 müssen 45 %, und im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2030 65 % der neu beschafften Fahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Emissionsfreie Fahrzeuge sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, die weniger als 1 g CO₂/kWh ausstoßen. Mindestens die Hälfte der sauberen Fahrzeuge müssen emissionsfrei sein (vgl. Tabelle 1). Diese Quote ist laut Gesetz neben dem Kauf von Straßenfahrzeugen im entsprechenden Bezugsjahr auch auf Leasingverträge, Mietverträge oder Mietkaufverträge von Straßenfahrzeugen anzuwenden.

Tabelle 1: Beschaffungsquoten des SaubFahrzeugBeschG

Fahrzeugklasse	Beschaffungsquote 1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquote 2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030
Sauberes Fahrzeug	45 %	65 %
Emissionsfreies Fahrzeug	22,5 %	32,5 %

Quelle: Planersocietät nach SaubFahrzeugBeschG

2.1.7. ÖPNV-Gesetz Hessen

Das Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG HE) konkretisiert die übergeordneten Regelungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Für den straßengebundenen ÖPNV betrifft dies den Verbundbusverkehr, den regionalen Busverkehr sowie lokale Angebote von Straßenbahn, Oberleitungsbus, Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie alternative, vom Linienverkehr unabhängige Bedienungsformen (Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften).

Die Stärkung des ÖPNV zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommen ist ein wichtiges Ziel des ÖPNVG HE. Dieser soll daher „vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient“ gestaltet werden (vgl. § 3 ÖPNVG HE).

Die allgemeine Anforderung ist im übergeordneten Sinne die ausreichende Verkehrsbedienung zur Verstärkung der Daseinsvorsorge. Dabei ist die aktuelle und perspektivische Mobilitätsnachfrage zur berücksichtigen. Das Land Hessen fordert weitergehend als Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

- eine regelmäßige Bedienung,

- möglichst kurze Reisezeiten sowie Sicherheit für Anschlüsse und Übergänge,
- Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit,
- aktuelle Fahrgastinformationen,
- ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem und
- ausreichende Kapazitäten.

Außerdem verweist das ÖPNVG HE auf die Verknüpfung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote und die gebotene Intermodalität mit anderen Verkehrssystemen. Ebenfalls zu beachten sind die Umweltverträglichkeit und die soziale Bedeutung.

Die von den Verkehrsverbänden (Aufgabenträgerorganisationen) entwickelten Verbundtarife sind von den Verkehrsunternehmen anzuwenden.

In Hessen sind gemäß der Zielsetzung des PBefG zur Barrierefreiheit Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationen so zu gestalten, dass „sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen“ (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG HE).

Zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ausreichenden Bedienung sind die Aufgabenträger und damit die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatus-Städte. Dies beinhaltet vor allem die Entwicklung und Planung des Angebots, die Bestellung der Verkehre und die Übernahme der Aufgaben zur Erfüllung der oben beschriebenen allgemeinen Anforderungen. Die Aufgabenträger entsprechen den zuständigen Behörden.

Regelungen zu den aufzustellenden Nahverkehrsplänen werden unterschieden zwischen verbundweiten Nahverkehrsplänen (für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busverkehr) und lokalen Nahverkehrsplänen (für den übrigen Personennahverkehr). Hier sind gleichermaßen die Aufgabenträger für Aufstellung und Verabschiedung zuständig. Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

- eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der Feststellungen aus der Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 S. 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
- ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,

- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept (§ 14 Abs. 4 ÖPNVG HE).

Die Nahverkehrspläne müssen die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung beachten bzw. berücksichtigen und den Anforderungen an die Ziele und den allgemeinen Anforderungen des Gesetzes, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 ÖPNVG HE).

Die lokalen Nahverkehrspläne sind nach dem Gegenstromprinzip aus verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln (vgl. § 14 Abs. 6 ÖPNVG HE). Bei der Aufstellung ist das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören sowie nach § 8 Abs. 3 S. 6 und § 14 Abs. 1 und 2 PBefG als Beteiligte die vorhandenen Unternehmenden einzubeziehen und falls vorhanden Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören (vgl. § 14 Abs. 4 Nr. 7 ÖPNVG HE).

Die Nahverkehrspläne sollen in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht werden. Spätestens alle fünf Jahre ist über eine Neuaufstellung der NVP zu entscheiden.

2.1.8. Hessisches Mobilitätsfördergesetz

Das hessische Mobilitätsfördergesetz (MobFöG HE) ist seit 2018 gültig und hat zum Ziel, die Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu verbessern, indem es gezielt Projekte fördert, für die Fördermittel in Höhe von 100 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stehen. Nach § 2 MobFöG HE sind Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und die sonstigen Vorhabenträger des öffentlichen Personenverkehrs und des kommunalen Straßenbaus antragsberechtigt.

Förderfähige Vorhaben sind u. a.:

- der Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen, Hoch- und U-Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nicht bundeseigenen Eisenbahnen (§3 S. 1 Nr. 1a MobFöG HE),
- die Reaktivierung von Schienenstrecken (§3 S. 1 Nr. 1b MobFöG HE),
- der Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfen (§3 S. 1 Nr. 1c MobFöG HE),
- die Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen (§3 S. 1 Nr. 1d MobFöG HE),
- die Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, die ihre Antriebsenergie überwiegend aus einer Batterie oder einer Brennstoffzelle beziehen (§3 S. 1 Nr. 1e MobFöG HE),
- die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger

Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen (§3 S. 1 Nr. 1g MobFöG HE),

- der Bau oder Ausbau von Carsharing- und Fahrradverleihstationen (§3 S. 1 Nr. 2g MobFöG HE) sowie Umsteigeparkplätzen und Quartiersgaragen (§3 S. 1 Nr. 2h MobFöG HE).

Zu beachten ist auch die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz. Hier bestehen Durchführungserlasse für Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV (nach §3 S. 1 Nr.1 MobFöG HE) und für Infrastrukturmaßnahmen im kommunalen Straßenbau (nach §3 S. 1 Nr.2 MobFöG HE). Die Erlasse enthalten jeweils zu den jeweiligen förderfähigen Vorhaben Ziele, eine Aufzählung der Antragsberechtigten, den konkreten Gegenstand der Förderung sowie eine beihilferechtliche Einordnung.

2.2. Planerischer Rahmen

2.2.1. Planungen des Bundes

Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans

Der durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2016 aufgestellte Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält Aus- und Neubauprojekte des Bundes an Straßen-, Schienen- und Wasserwegen. Das darin enthaltene Vorhaben Nr. 4 (Projektnummer 2-004-V03) zum Zielnetz I des Korridors Mittelrhein tangiert unter anderem die Stadt Wiesbaden. Geplant ist die Errichtung einer zweigleisigen Verbindungsspanne zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main, die auch als Wallauer Spange bezeichnet wird.

Ebenfalls wird die Landeshauptstadt Wiesbaden durch das Projekt 2-004-V04 des Bundesverkehrswegeplans tangiert, welches eine Neubaustrecke für den Güterverkehr im Korridor Mittelrhein umfasst, die im Bereich Wiesbaden-Schierstein von der Bestandsstrecke abzweigt. Dabei werden auch westliche Bereiche des Rheingau-Taunus-Kreises tangiert. Dem Projekt wird derzeit durch den Bundesverkehrswegeplan kein Bedarf zugewiesen.

Deutschlandtakt

Mit dem Deutschlandtakt befindet sich ein bedeutendes Projekt des Bundes in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren der Schienenbranche aktuell in der Vorbereitung. Dieses zielt darauf ab, auf Basis eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplans notwendige Infrastrukturen zu dessen Umsetzung zu errichten und Bahnhöfe zu Taktknoten weiterzuentwickeln. Zu beachten ist dabei, dass der Umsetzungszeitraum für die Projekte des Deutschlandtakts derzeit nicht eindeutig definiert ist, sodass kein fester Zeitpunkt für das Erreichen des angestrebten Zielzustands feststeht. Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist im Regionalverkehr als Taktknoten zu den Taktminuten 00 und 30 definiert, sodass attraktive (Umsteige-)Verbindungen entstehen. Auch der Knoten Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis bietet nach den Entwurfsinhalten mehrere Umsteigeoptionen zu den Taktminuten 0 und 30.

Der auf Grundlage der von den SPNV-Aufgabenträgern definierten Linien und Verbindungen erstellte dritte Gutachterentwurf sieht eine Anbindung des Wiesbadener Hauptbahnhofs durch insgesamt drei Fernverkehrslinien vor, die Wiesbaden mit Leipzig, Dresden und Berlin sowie mit Düsseldorf, Köln und Stuttgart verbinden. Im Nahverkehr sind drei neue stündliche Expressverbindungen nach Frankfurt bzw. Darmstadt vorgesehen. Während bei den Produkten Regionalbahn und Regionalexpress (Nahverkehrszug) keine zusätzlichen Fahrten vom Wiesbadener Hauptbahnhof geplant sind, ist eine Erweiterung der S-Bahn-Verkehre konzipiert, die zusätzliche Fahrten zum Frankfurter Hauptbahnhof über Frankfurt-Höchst und in Richtung Ludwigshafen und Mannheim über Mainz beinhaltet. Gleichzeitig entfällt die Verbindung der heutigen S9 über die Eisenbahnbrücke Hochheim in Richtung Rüsselsheim und Frankfurt Flughafen, sodass beide Orte lediglich mit Fahrt über Mainz erreicht werden können. Auf der Ländchesbahn zwischen Wiesbaden und Niedernhausen sind keine Veränderungen vorgesehen, allerdings entfallen die nach Limburg an der Lahn durchgebundenen Fahrten in der HVZ.

Auf den Bahnstrecken im Rheingau-Taunus-Kreis kommt es ebenfalls zu Angebotserweiterungen. So ist für die rechte Rheinstrecke ein 30-Minuten-Takt bis Assmannshausen ebenso vorgesehen wie die Einführung einer stündlichen Expressverbindung nach Koblenz und Neuwied. Ein deutlich dichteres Angebot ist auch für die Main-Lahn-Bahn vorgesehen, auf der zukünftig ein halbstündliches Angebot mit Nahverkehrs- sowie ein stündliches Angebot mit Expresszügen vorgesehen ist. Zwischen Idstein und Limburg an der Lahn entsteht durch das Angebot einer zusätzlichen stündlichen Nahverkehrsverbindung ein ungefähre 15-Minuten-Takt. In der HVZ ist diese Verbindung von Idstein bis nach Frankfurt durchgebunden. Darüber hinaus ist eine Verbindung über die derzeit nicht befahrene Aartalbahn von Limburg an der Lahn über Hahnstätten und Bad Schwalbach nach Wiesbaden geplant.

Tabelle 2: Schienenverkehr nach Deutschlandtakt (Dritter Gutachterentwurf 06/2020)

Produkt	Bezeichnung	Relation	Takt
Fernverkehr	FV 12	Wiesbaden – Berlin Gesundbrunnen	zweistündlich
	FV 13	Wiesbaden – Dresden	zweistündlich
	FV 31	Düsseldorf – Wiesbaden – Stuttgart	zweistündlich
Express	HeEx 2	Wiesbaden – Darmstadt	halbstündlich
	HeEx 5	Wiesbaden – Bebra	stündlich
	E 10 RP	Frankfurt – Wiesbaden-Biebrich – Rüdesheim – Neuwied	stündlich
	E 20 HE	Frankfurt – Niedernhausen – Limburg	stündlich
Nahverkehrszug	N 10.a RP	Frankfurt – Wiesbaden – Rüdesheim – Kobern-Gondorf	stündlich
	N 10.b RP	Frankfurt – Wiesbaden – Rüdesheim – Assmannshausen	stündlich

Produkt	Bezeichnung	Relation	Takt
	N 20 HE	Frankfurt – Niedernhausen – Limburg	stündlich
	N 21.a HE	Frankfurt – Niedernhausen – Limburg	stündlich
	N 21.b HE	(Frankfurt – Niedernhausen –) Idstein – Limburg	stündlich
	N 22.a HE	Wiesbaden – Niedernhausen	stündlich
	N 22.b HE	Wiesbaden – Niedernhausen	stündlich
	N 22.c HE	Wiesbaden – Niedernhausen	stündlich
	N 75 HE	Wiesbaden – Aschaffenburg (– Miltenberg)	halbstündlich
	N 90 RP	Limburg – Bad Schwalbach – Wiesbaden	stündlich
S-Bahn	S 1.a HE	Wiesbaden – Rödermark-Ober Roden	halbstündlich
	S 1.b HE	Wiesbaden – Rödermark-Ober Roden	halbstündlich
	S 2.a HE	Niedernhausen – Dieburg	halbstündlich
	S 2.b HE	Niedernhausen – Dietzenbach Mitte	halbstündlich
	S 8.a HE	Wiesbaden – Hanau	halbstündlich
	SRN 5	Wiesbaden – Sinsheim (– Eppingen)	halbstündlich

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des BMVI (2020)

2.2.2. Planungen des Landes

Auf der Ebene des Landes Hessen besteht die Hessenstrategie Mobilität 2035, die im Rahmen des Programms Mobiles Hessen 2030 entwickelt wurde und übergeordnete Zielaussagen zum Ausbau von Infrastrukturen, zur Digitalisierung sowie zur Nahmobilität enthält. Im Rahmen des Programms unterstützt das Land Hessen insbesondere bei der Realisierung von Projekten im Schienenverkehr, darunter auch die Streckenreaktivierung im Raum Wiesbaden sowie Erweiterungen des SPNV-Angebots in der Rhein-Main-Region. Darüber hinaus beteiligt sich das Land auch an der Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten mit einem besonderen Fokus auf kleinen Stationen. Ein Engagement des Landes besteht auch bei Projekten zur Förderung der Elektromobilität im ÖPNV, unter anderem in der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Der Integrierte Klimaschutzplan 2025 des Landes enthält ebenfalls mehrere Aussagen zur Entwicklung des Mobilitätssektors und des ÖPNV. Unter den prioritären Maßnahmen zum Klimaschutz werden eine Stärkung des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum und auf Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus. Auch die Ausweitung der Schienenverkehrsangebote wird als prioritäre Maßnahme definiert. Darüber hinaus ist eine Elektrifizierung der ÖPNV-Fahrzeugflotten als

weitere Maßnahme vorgesehen. Zur Klimaanpassung ist die Anpassung der Haltestellenanlagen an Extremwetterereignisse angestrebt, z. B. durch die Verschattung von Haltestellenbereichen.

2.2.3. Regionalplanungen

Der im Jahr 2010 beschlossene Regionalplan Südhessen ordnet die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis in die Metropolregion Rhein-Main ein. Während die Stadt Wiesbaden mit den Nachbargemeinden Taunusstein und Walluf zum Verdichtungsraum zählen, ist der Rheingau-Taunus-Kreis dem Ordnungsraum zugeordnet. Für den Ordnungsraum sind "leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen durch attraktive Angebote insbesondere des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu gewährleisten" (Regierungspräsidium Darmstadt 2007). Im Verdichtungsraum ist zusätzlich die "Ausweisung von Wohnbaugebieten [...] an den Haltepunkten insbesondere des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen" (Regierungspräsidium Darmstadt 2007). Die Achsen Frankfurt – Wiesbaden – Rüdeshheim – Koblenz, Wiesbaden – Groß-Gerau – Darmstadt sowie Frankfurt – Idstein – Limburg sind als Regionalachsen definiert, auf denen der Ausbau und die Weiterentwicklung des ÖPNV Priorität hat. Dies gilt auch für die überörtliche Nahverkehrsachse Wiesbaden – Niedernhausen – Idstein.

Der Regionalplan enthält verschiedene Grundsätze zur Entwicklung des ÖPNV. Für die Stadt Wiesbaden als Oberzentrum gilt:

- Erfüllung der Funktion als Verknüpfungspunkte großräumiger und regionaler Verkehrssysteme
- Erreichbarkeit des Oberzentrums aus seinem Verflechtungsbereich in der Regel innerhalb einer Stunde

Für die Mittelzentren Bad Schwalbach, Eltville, Geisenheim, Idstein, Rüdeshheim und Taunusstein bestehen folgende Grundsätze für den ÖPNV:

- Erfüllung der Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr
- Erreichbarkeit des Mittelzentrums aus seinem Mittelbereich innerhalb einer Stunde bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit

Für die Unterzentren Aarbergen, Niedernhausen und Oestrich-Winkel legt der Regionalplan den Grundsatz fest, dass diese ihre Funktion als Verknüpfungspunkte im Öffentlichen Nahverkehr erfüllen. Das ÖPNV-Angebot in Kleinzentren muss eine bedarfsgerechte Verknüpfung mit den benachbarten Zentren herstellen.

Darüber hinaus beinhaltet der Regionalplan verschiedene Maßnahmen für den SPNV, darunter die folgenden:

- Realisierung der Verbindungsspanne Wallau zur Verbesserung der Verbindung Wiesbaden – Frankfurt im Schienenverkehr

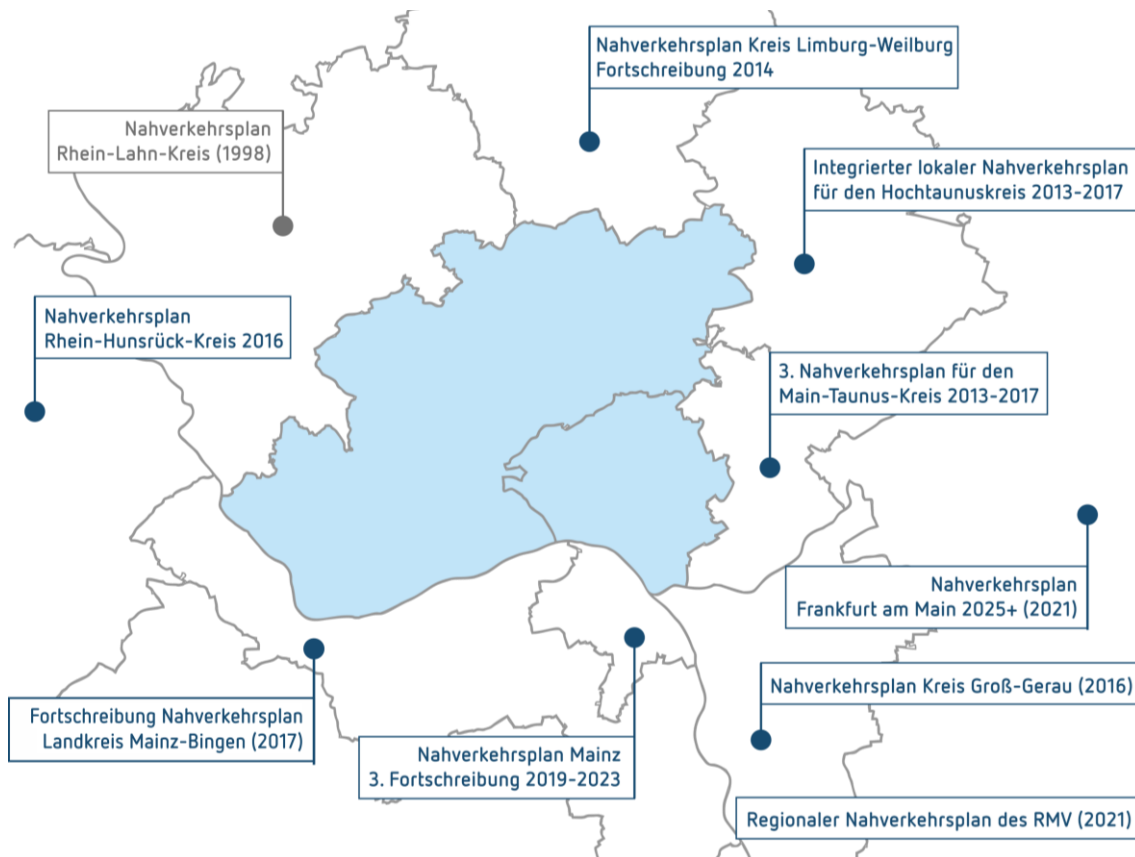
- Neuer S-Bahn-Haltepunkt Mainz-Kostheim
- Sicherung des ehemaligen Trassenverlaufs der Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez für eine Wiederinbetriebnahme
- Modernisierung der Ländchesbahn Wiesbaden – Niedernhausen
- Einführung eines vertakteten Regional-S-Bahnbetriebs auf der Strecke Wiesbaden – Rüdesheim

Der Regionalplan Südhessen befindet sich derzeit in Neuaufstellung. Dieser schreibt mit Stand Dezember 2024 die Vorhaben zur Verbindungsspanne Wallau, zur Einrichtung des Haltepunkts Wallau/Delkenheim und zur Trassensicherung der Aartalbahn fort.

2.2.4. Nahverkehrsplanungen

Die Nahverkehrspläne umliegender Städte und Landkreise können auf den Linienbetrieb konkret, aber auch auf die Angebotsstandards im Allgemeinen bedeutenden Einfluss in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis nehmen. Um die in diesen Plänen vorgenommenen Konzeptionen im Rahmen dieses Nahverkehrsplans berücksichtigen und ggf. Angleichungen vornehmen zu können, ist eine Betrachtung der Nahverkehrsplanungen von neun umliegenden Kreis- und Stadtgebieten sowie des übergeordneten Aufgabenträgers unumgänglich (vgl. Abbildung 1). Aufgrund ihrer fehlenden Aktualität werden die Planungen des Rhein-Lahn-Kreises nicht berücksichtigt.

Abbildung 1: Übersicht von Nahverkehrsplänen umliegender Aufgabenträger



Quelle: Planersocietät

Regionaler Nahverkehrsplan des RMV

Die aktuelle Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV beinhaltet Zielaussagen und Maßnahmen für das gesamte Verbundgebiet aus 15 Landkreisen und vier kreisfreien Großstädten im Süden Hessens, darunter auch die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis. In diesem Zuge wird der Zeitraum bis Ende 2030 betrachtet, wobei besonders weitreichende Aufgaben auch auf Zeiträume nach 2030 ausgeweitet werden können, für die in einer erstellten Vision bereits langfristige Entwicklungen mit informellem Charakter dargestellt werden. Der Plan enthält zahlreiche Aussagen zur Entwicklung des Schienennetzes und der Verkehrsknoten, der Fahrzeugflotte, der Tarifstrukturen und zur Digitalisierung des ÖPNV. Der prognostizierten und geplanten Verkehrsentwicklung liegt dabei die Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet von 2017 bis 2035 zugrunde. Während für die Stadt Wiesbaden eine deutliche Bevölkerungszunahme von bis zu 15% prognostiziert wird, wird für den Rheingau-Taunus-Kreis ein leichter Bevölkerungsrückgang von bis zu 5% erwartet.

Der RNVP sieht für die Stadt Wiesbaden bis zum Jahr 2030 einige Veränderungen im SPNV-Angebot vor. Als neues hochwertiges Nahverkehrsprodukt ist die Einführung des HessenExpress (HE) für den schnellen Expressverkehr auf insgesamt neun Linien geplant. Der Wiesbadener Hauptbahnhof soll nach dem bestehenden Konzept von insgesamt drei HessenExpress-Linien angebunden werden (vgl. Abbildung 2). Die neue Linie HE 1 verbindet Wiesbaden mit dem Frankfurter Hauptbahnhof mit Halt am Frankfurter Flughafen. Ebenfalls von Wiesbaden über den Frankfurter Flughafen verkehrt die aus dem bestehenden RB 58 entwickelte Linie HE 9, die über Frankfurt Süd

und Offenbach weiter nach Hanau bzw. Aschaffenburg geführt wird. Ergänzend dazu ist die Einrichtung der neuen Linie HE 7 geplant, die Wiesbaden über den Frankfurter Flughafen mit Darmstadt verbindet. Mit der Einführung des HessenExpress erhält der Wiesbadener Hauptbahnhof damit den derzeit fehlenden Anschluss an den Expressverkehr im Rhein-Main-Gebiet. Auch der Rheingau-Taunus-Kreis ist durch die Linie HE 2, die zwischen Limburg an der Lahn und Frankfurt verkehrt, mit den Halte Idstein und Niedernhausen in das geplante Netz des HessenExpress integriert. Die Linie HE 2 soll dabei das bestehende Angebot der Linie RE 20 ersetzen.

Abbildung 2: Netz des HessenExpress



Quelle: RMV (2020)

Zusätzlich zum Konzept des HessenExpress sind weitere Veränderungen im SPNV-Netz geplant. So soll die neue Linie RE 19 eine direkte Verbindung von Koblenz über Rudesheim, Eltville und Mainz-Kastel zum Frankfurter Hauptbahnhof anbieten und damit die bestehende Linie RE 9 ersetzen sowie die Expressverkehre ergänzen. Im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan, in welcher der RE9 nur in der HVZ verkehrt, ergibt sich zwischen Eltville und Frankfurt somit zukünftig ein stündliches Expressangebot. Jede zweite Fahrt des RE 19 wird nach Koblenz verlängert. Das S-Bahn-Zielkonzept 2030 für die S-Bahn Rhein-Main sieht für die Stadt Wiesbaden weiterhin eine jeweils halbstündliche Anbindung mit den S-Bahn-Linien S 1 und S8 vor. Aufgrund der Einführung des HessenExpress erfolgt eine Prüfung dazu, ob und inwieweit dadurch das bestehende halbstündliche Angebot der Linie S 9 auf dem Abschnitt zwischen Wiesbaden und Bischofsheim angepasst werden kann. Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis ist mit der Linie S 2 weiterhin

halbstündlich bzw. in der Hauptverkehrszeit viertelstündlich an Hofheim, Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hauptbahnhof angebunden. Die für Wiesbaden angeregte S-Bahn-Station Mainz-Kostheim für die Linien S 1 und S 9 kann laut RMV aufgrund der Fahrplanlage aktuell nicht realisiert werden. Im informellen S-Bahn-Zielkonzept 2030+ ist eine Taktverdichtung der Linie S 1 bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof auf einen 15-Minuten-Takt skizziert, die ggf. mit zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im Bahnhof verbunden wäre.

Zur Aufstellung von Standards sind die Teile des RMV-Gebiets in einen Kernraum und eine umliegende Region gegliedert und die SPNV-Linien gemäß ihrer Verbindungsfunktion zwischen oder innerhalb dieser Räume zugeordnet. Der RMV klassifiziert die Stadt Wiesbaden als Teil des Kernraums, während der Rheingau-Taunus-Kreis der Raumkategorie *Region* zugeordnet wird. Aufbauehend auf dieser Kategorisierung werden in Tabelle 3 die relevanten Verbindungen dargestellt. Die Linie RB 21 zwischen Wiesbaden und Niedernhausen bzw. Limburg an der Lahn zählt abweichend zu den Verbindungen der Region, für die ein (zwei)stündliches Angebot mit 16 Betriebsstunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h angestrebt ist.

Tabelle 3: Bedienungsstandards des RMV für regionale Linienverkehre

Raumtyp	Kernraum	Verbindung Kernraum – Region
Produktkategorie	HE und RE als regionale Expressverbindungen, RB und S-Bahn als regionale Verbindungen	HE als regionale Expressverbindung, RB als regionale Verbindung
Fahrtenhäufigkeit und Grundtakt	30/60 HE und RE, 15/30 RB und S 18 Betriebsstunden (HE und RE), 20-21 Betriebsstunden (RB und S) Hauptverkehrszeit (HVZ) (Mo-Fr): bedarfsgerechte Verdichtung Schwachverkehrszeit (SVZ) (auch Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung	60 HE, RE und RB 18 Betriebsstunden (HE, RE, RB) Hauptverkehrszeit (HVZ) (Mo-Fr): bedarfsgerechte Verdichtung Schwachverkehrszeit (SVZ) (auch Sa/So): bedarfsgerechte Ausdünnung
Betriebszeit Betriebstage: täglich	HVZ: 5-9 Uhr und 13-20 Uhr (HE und RE); 5-10 Uhr und 13-20 Uhr (RB und S) SVZ: täglich abends ab 22 Uhr (HE und RE) sowie ab 23 Uhr (RB und S); sonntags morgens bis 12 Uhr (HE und RE), bis 10 Uhr (RB) sowie bis 8 Uhr (S) SVZ (Nachtverkehr): 0-4 Uhr (HE und RE); 1-4 Uhr (RB und S)	HVZ: 5-10 Uhr und 13-20 Uhr (HE) 5-9 Uhr und 13-20 Uhr (RB) SVZ (täglich abends und sonntags morgens): nur für Kernraum definiert SVZ (Nachtverkehr): 0-4 Uhr (RB)

Raumtyp	Kernraum	Verbindung Kernraum – Region
Angestrebte mindestens Durchschnittsgeschwindigkeit	60 km/h (HE und RE) 50 km/h (RB) 45 km/h (S)	75 km/h (HE und RE) 60 km/h (RB)
Platzangebot	Sitzplatzverfügbarkeit 100 % (Normalverkehrszeit (NVZ) und SVZ) 65 % Besetzungsgrad bezogen auf Sitzplätze 2. Klasse und Stehplätze bis zu 15 Minuten Fahrzeit (HVZ)	

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von RMV (2020)

Die geplanten Maßnahmen zur Entwicklung des SPNV sind stark durch das Projekt der Wallauer Spange geprägt, welche eine neue Verbindung zwischen der Bahnstrecke Breckenheim-Wiesbaden und der Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main in Richtung Frankfurt herstellt. Diese Verknüpfung beider Strecken ermöglicht für mit Linien HE 1 und HE 7 deutlich kürzere Reisezeiten zwischen Wiesbaden und Frankfurt bzw. Darmstadt. An den Wiesbadener Stadtteil Delkenheim angrenzend soll auf der Gemarkung des Hofheimer Stadtteils Wallau ein neuer Haltepunkt Wallau-Delkenheim errichtet und von zwei Hessenexpresslinien bedient werden. Für die Aartalbahn zwischen Diez, Bad Schwalbach und Wiesbaden bestehen bereits eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung.

Neben axialen Projekten sind auch mehrere punktuelle Projekte bis 2030 vorgesehen. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant. Für die Realisierung des seitens der Stadt Wiesbaden angeregten Haltepunkts Niedernhausen Rhein-Main-Theater besteht nach den Untersuchungen des NVP keine fahrplantechnische Machbarkeit. Eine Verlegung des Bahnhofs Rüdesheim am Rhein ist hingegen aufgrund der fehlenden Umsetzbarkeit eines barrierefreien Ausbaus am bestehenden Standort geplant und betrifft die Linien RB 10 und RE 19. Ein barrierefreier Ausbau ist darüber hinaus auch bei einigen weiteren Stationen vorgesehen; insbesondere für den Ausbau von Stationen entlang der Ländchesbahn und der Main-Lahn-Bahn sind dafür bereits Projekte in das landesweite Ausbauprogramm aufgenommen.

Im regionalen straßengebundenen ÖPNV sind im RNVP neue Expressbus-Korridore definiert worden, die zukünftig einer genaueren Untersuchung unterzogen werden sollen. Für den Rheingau-Taunus-Kreis betrifft dies die Korridore Kronberg-Bad Camberg/Idstein sowie eine Verbindung von Wiesbaden-Schierstein über Niederwalluf nach Katzenelnbogen. Darüber hinaus sind für die Linien Wiesbaden-Limburg, Wiesbaden-Nastätten-Miehlen und Bad Schwalbach-Walluf Taktverdichtungen angestrebt. Für die von Wiesbaden verkehrenden Regionalbuslinien sind nur geringfügige Anpassungen in Form von vereinzelt ausgeweiteten Betriebszeiten und der Optimierung von parallelen Bedienungen geplant.

Frankfurt

Für das Stadtgebiet Frankfurts liegt ein aktueller Nahverkehrsplan vor, welcher im Zeitraum bis 2025+ eine Gültigkeit beansprucht. Neben dem straßengebundenen ÖPNV wird in der Stadt

Frankfurt ein erheblicher Teil der innerstädtischen ÖPNV-Verkehre durch schienengebundene Verkehrsmittel abgewickelt, welche einer längeren Planungs- und Betriebszeit bedürfen. Vor diesem Hintergrund blickt der Nahverkehrsplan in einem zweiten Szenario über den eigentlichen Bezugsrahmen hinaus.

Der Nahverkehrsplan formuliert für den Nahverkehr in Frankfurt folgende Ziele:

- Möglichst den ÖPNV-Anteil im Modal Split zu erhöhen
- Ausreichende Kapazitäten für die wachsende Stadt bereitzustellen
- Wachstum unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen

In der Maßnahmenformulierung nehmen die Stadt Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis keine hervorgehobene Rolle ein. Aus der Perspektive der Stadt Frankfurt sind unter anderem die Pendelbewegungen von Arbeitnehmenden in den Osten (Main-Kinzig-Kreis) und den Süden (Offenbach Stadt und der Landkreis Offenbach) dominant.

Mainz

Für das Stadtgebiet von Mainz liegt ein aktueller Nahverkehrsplan vor, dessen 3. Fortschreibung von 2019 bis 2023 gültig ist. Die Erarbeitung einer 4. Fortschreibung begann zu Beginn des Jahres 2024. Nach der Novellierung des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz vom 13.02.2021 ist für kommunale Aufgabenträger allerdings der 5-Jahres-Turnus nicht mehr verpflichtend.

Als zentrale Neuerung beschreibt das Maßnahmenkapitel des Mainzer Nahverkehrsplans die Einführung einer eindeutigen, transparenten und wiederkehrenden Taktfamilie im ÖPNV, die auf den SPNV und die Netze der angrenzenden Landkreise abgestimmt sein soll. So sollen:

- schnelle Hauptachsen rechnerisch alle 7,5 Minuten bedient werden (abwechselnd alle 7 oder 8 Minuten)
- mindestens alle 15 Minuten Verbindungen in die Stadtteile angeboten werden
- mindestens alle 30 Minuten Verbindungen in die Stadtquartiere angeboten werden
- mindestens alle 30 Minuten Verbindungen auf den Tangentialachsen angeboten werden

Nach Wiesbaden ein- und ausfallende Verkehre sollen im Rahmen des Taktfamilien-Konzepts gesondert abgestimmt werden. Zur Entwicklung des Achsenetzes definiert der Nahverkehrsplan drei Relationskategorien zwischen den Stadtteilen, wendet diese jedoch nicht auf Verbindungen in Wiesbadener Stadtteile an. Als bedeutender Umsteigepunkt nach Wiesbaden wird der Bahnhof Mombach definiert. Folgende Veränderungen des Linienangebots in Richtung Wiesbaden sind vorgesehen:

- Angebotsreduzierung Campus – SWR – Mombach (– Wiesbaden)
- Neue Querverbindung Hechtsheim Gewerbegebiet – Bretzenheim – Hartenberg-Münchfeld – Gonsenheim – Mombach (– Wiesbaden)
- Neue Tangentialverbindung mit neuen Direktverbindungen nach Hechtsheim, Bretzenheim, Gonsenheim und nach Wiesbaden

- Neue Direktverbindung Hindenburgstraße – Kastel – Wiesbaden

Für den Korridor zwischen dem Mainzer und dem Wiesbadener Hauptbahnhof wird ein durchgehender Nachtverkehr im Busverkehr angestrebt.

Weitere lokale Nahverkehrspläne

Das in diesem Nahverkehrsplan zu bearbeitende Untersuchungsgebiet aus Landeshauptstadt Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis grenzt an sieben benachbarte Kreise und kreisfreie Städte. Neben der oben beschriebenen kreisfreien Stadt Mainz grenzen der Kreis Mainz-Bingen, der Rhein-Hunsrück-Kreis, der Rhein-Lahn-Kreis, der Kreis Limburg-Weilburg, der Hochtaunuskreis, der Main-Taunus-Kreis und der Landkreis Groß-Gerau an Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis.

Alle diese Gebietskörperschaften sind Aufgabenträger im Sinne der jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze. Innerhalb der formellen Beteiligung des Nahverkehrsplans sind benachbarte Aufgabenträger zu beteiligen. Es liegen für alle benachbarten Kreise Nahverkehrspläne oder ÖPNV-Konzepte vor.

Prägnante Zielsetzungen benachbarter Aufgabenträger und Nahverkehrspläne sind:

- Im Kreis Groß-Gerau ist Gestaltungsleitbild das multimodale Mobilitätssystem. Das Leitbild formuliert das Ziel einer stärkeren Vernetzung aller Verkehrsträger, so dass eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems ermöglicht werden kann.
- Im Rhein-Hunsrück-Kreis liegen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans unter anderem die Stärkung des ÖPNV im Freizeitverkehr und die Gewinnung neuer Kundengruppen zugrunde. Dazu sollen flexible Bedienformen installiert und touristische Angebote in den Sommermonaten ausgeweitet werden.
- Im Kreis Limburg-Weilburg sollen zunehmend auch Kunden im Freizeit-, Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr gebunden und neu hinzugewonnen werden. Dabei muss das Angebot ökonomischen Tatsachen Rechnung tragen. Primär wird das bestehende Angebot mit Verbesserungen im Wochenendverkehr und der Einführung flexibler Bedienformen fortgeschrieben
- Im Hochtaunuskreis ist ein integrierter Nahverkehrsplan erarbeitet worden. Die Maßnahmenentwicklung steht unter dem Zeichen der Bestandssicherung.
- Der dritte Nahverkehrsplan für den Main-Taunus-Kreis erarbeitet in drei Szenarien die mögliche ÖPNV-Entwicklung. Neben der Fortschreibung des Status Quo wird im Optimierungsszenario 1 ein Zustand beschrieben, in dem Bedienformen entsprechend der Nachfrage optimiert werden (flexible Bedienformen), während die Bedienungsstandards im Optimierungsszenario 2 deutlich reduziert werden. Die Autoren empfehlen die Umsetzung des Optimierungsszenario 1.
- Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Landkreis Mainz-Bingen ist der weitere Ausbau der ÖPNV-Verbindungen innerhalb des Landkreises und die Verbindung der einzelnen Zentren untereinander. Darüber hinaus sollen die Verbindungen zu den angrenzenden Städten und Landkreisen gestärkt werden. Insbesondere im Berufsverkehr

werden dabei auch die Verbindungen in den Rheingau-Taunus-Kreis und nach Wiesbaden berücksichtigt.

2.2.5. Planungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Umsetzungsbilanz des vorherigen Nahverkehrsplans

Bereits der 2015 erarbeitete Nahverkehrsplan bearbeitet die Belange des ÖPNV der Landeshauptstadt und des nördlich angrenzenden Rheingau-Taunus-Kreis gemeinsam. Trotz der gemeinsamen Bearbeitung sind die inhaltlichen Arbeiten in zwei Teilberichte aufgeteilt, sodass separate Anforderungsprofile und Konzeptionen bestehen.

Für das Stadtgebiet Wiesbadens formuliert der Nahverkehrsplan folgende Maßnahmen:

Tabelle 4: Maßnahmen in der LHW des NVP 2015

Maßnahme	Umsetzungsstand
Linie 3 – Verlängerung von Haltestelle Rheinufer zur Haltestelle Zeilstraße	Nicht erfolgt
Linie 5 – Verlängerung zu Haltestelle Karl-Drebert-Straße	Erfolgt
Linie 5 – Taktverdichtung auf 10 Minuten	Nicht erfolgt
Linie 8 – Aufteilung des Fahrtwegs	Erfolgt
Linie 9/ 14 – Fahrwegerweiterung mit erweiterter Bedienung auch in SVZ	Erfolgt
Linie 15 – Anbindung Neubaugebiet Hainweg	Erfolgt
Linie 15 – 10-min-Takt bis Nordenstadt	Erfolgt
Linie 15 – Verdichtung des Takts im Abendverkehr auf 30-min-Takt	Erfolgt
Linie 15/48 – Erschließung neues Wohngebiet „Lange Seegewann“ - Delkenheim	Haltestelle baulich angelegt, derzeit noch keine Bedienung
Linie 16/20 – Verlängerung von Rambach nach Naurod mit Durchbindung auf die Linie 20	Erfolgt
Linie 16/20 – Bei Verlängerung nach Naurod stündliche Bedienung der Haltestelle „Erbsenacker“	Erfolgt
Linie 16/20 – Einrichtung einer Haltestelle im Siedlungsgebiet Erbsenacker	Erfolgt

Maßnahme	Umsetzungsstand
Linie 17 – Bierstadt Erschließung Neubaugebiet Bierstadt-Nord	In Vorbereitung, Erschließung des Wohngebiets noch nicht abgeschlossen
Linie 18 – Erschließung Freudenberg Verlängerung Schierstein Hafen	Erfolgt
Linie 18 – 30 Min-Takt in der Verkehrsspitze	Erfolgt
Linie 18 – Wiedereinführung alter Linienweg Adalbert Stifter Straße	Nicht erfolgt
Linie 21 – Erweiterte Schleifenfahrt Tannenring	Nicht erfolgt
Linie 24 - Erweiterter Fahrweg bis Grorother Hof	Nicht erfolgt
Linie 28 – Erschließungsfahrt Kreuzberger Ring	Nicht erfolgt
Linie 28 – Erschließungsfahrt Gewerbegebiet Petersweg Ost	Erschließung durch Linie 33
Linie 37 – Erschließungsfahrt Deutsche Klinik für Diagnostik/ Fresenius Klinik /Aukammallee	Nicht erfolgt
Linie 37 - Erweiterung Bierstadt nach Erbenheim Egerstraße	Erfolgt
Linie 37 – ganztägiges Fahrtenangebot an allen Verkehrstagen	Erfolgt
Linie 37 – Verlängerung Bierstadt nach Breckenheim über Igstadt Nordenstadt	Verlängerung nicht erfolgt - Umsteigefreie Verbindung Bierstadt – Breckenheim durch Linie 23 möglich
Linie 39 – Erschließungsfahrt über Glarusstraße Haltestelle Rheinbahnhof	Erfolgt
Linie N11 - Verlängerung der Nachtlinie ins Neubaugebiet Bierstadt Nord	In Vorbereitung, Erschließung des Wohngebiets noch nicht abgeschlossen
Flexible Bedienform – Dotzheim – Bestattungswald	Erfolgt ab Frauenstein/Schierstein ohne Bedienung Dotzheim Mitte
Ortsbus Dotzheim	Nicht erfolgt
Flexible Bedienform – Tangentialverbindung östliche Vororte	Erfolgt – aktualisierte Routenführung

Maßnahme	Umsetzungsstand
Weiterführung Maßnahme aus 2008 – Freihalten der Haltestelle Platz der Deutschen Einheit durch geändertes Linienende	Erfolgt

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2015

Die Umsetzungsbilanz des vorhergehenden Nahverkehrsplan zeigt, dass die Maßnahmen weitestgehend umgesetzt wurden. Nicht umgesetzt wurden überwiegend solche Maßnahmen, die eine feinere Erschließung in Wohngebieten vorsahen. Vereinzelt wurden die Maßnahmen mit anderen Linien umgesetzt, so zum Beispiel eine umsteigefreie Verbindung Bierstadt – Breckenheim. Diese Verbindung ist heute mit der Linie 23 grundsätzlich möglich. Innerhalb der Auflistung im alten NVP wird diese Maßnahme der Linie 37 zugeordnet.

Das Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt Wiesbaden

Die Stadt Wiesbaden hat im Jahr 2020 mit fachlicher Expertise von Planungsbüros und ca. 80 Wiesbadener Organisationen (Akteure aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Gesellschaft) in einer breit angelegten Beteiligung ein Mobilitätsleitbild entwickelt, das aufzeigt, wie sich die Menschen in Wiesbaden in den nächsten 10 bis 20 Jahren fortbewegen wollen. Das Mobilitätsleitbild wurde von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und dient zukünftig als Grundlage für die Mobilitätsentwicklung in der Landeshauptstadt.

Grundlage des Mobilitätsleitbilds ist die Ausrichtung der Mobilität auf hochleistungsfähige Verkehrssysteme wie den ÖPNV, deren die effiziente Abwicklung des Verkehrsaufkommens sicherstellt. Aus dem Mobilitätsleitbild lässt sich damit die Zielsetzung entnehmen, dass sich Belastungen aus dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren und der Radverkehr sowie der ÖPNV ausgebaut werden sollen. Ganz grundsätzlich bezeichnet das Leitbild als oberstes Prinzip bei der zukünftigen Planung die Effizienz eines Transportmittels als prioritäre Größe. Eine besondere Stärke des Leitbilds ist die Orientierung entlang der vier Querschnittsthemen Urbanisierung, Gesundheit, Sicherheit und Konnektivität. So formuliert das Leitbild neben dem Ziel der effizienten Verkehrsabwicklung auch die Verkehrsvermeidung in gut geplanten und versorgten Quartieren im Sinne der Stadt der kurzen Wege.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ identifiziert aktuelle Entwicklungen und arbeitet Leitlinien aus, um sich einer selbst gewählten Zielsetzung zu nähern. Das Konzept wurde mit der Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit erarbeitet und ist nach seiner Verabschiedung für die Verwaltung handlungsleitend. Als räumlich und sachlich übergeordnete Planung soll sich der Nahverkehrsplan ebenfalls in den Leitlinien des Konzepts bewegen. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ formuliert dabei das Qualitätsziel „Wiesbaden will nachhaltig mobil werden!“

Dazu beitragen sollen die formulierten Leitideen:

- Stärkung des Umweltverbunds

- Einsatz und Förderung innovativer Mobilitätstechnologien
- Sichere und attraktive Gestaltung von Verkehrsräumen
- Förderung einer zukunftsfähigen positiven Mobilitätskultur durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und des Mobilitätsmarketings

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ hat mögliche Projekte und Maßnahmen identifiziert, die in Zusammenhang mit den übrigen Themenfeldern zu der gewünschten Entwicklung auf städtischer Ebene beitragen. Darunter findet sich die Entlastung des innenstädtischen öffentlichen Verkehrs durch leistungsfähige Verkehrslösungen, wie die Citybahn. Diese sollte ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zwischen Mainz über Wiesbaden nach Bad Schwalbach darstellen. Das Projekt Citybahn wurde im Rahmen eines Bürgerentscheids im November 2020 mehrheitlich abgelehnt. Im Gleichklang mit der Entwicklung eines leistungsfähigen Verkehrsträgers sieht das Konzept die Siedlungsentwicklung entlang der Achsen dieses Verkehrsträgers. Die Nachverdichtung im Siedlungsbau soll vor allem im Südwesten stattfinden. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist es ein langfristiges Ziel, neben der besseren Vernetzung der Verkehrsträger und der Einführung innovativer Mobilitätsformen auch die Reduktion des Verkehrsaufkommens in bestimmten sensiblen Bereichen der Stadt, primär in Innenstadtbereichen, voranzutreiben. Hier sollen Bereiche eingeschränkt oder langfristig grundsätzlich nicht mehr mit dem MIV befahren werden können. Darüber hinaus wirbt das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ für eine Fortsetzung der Dialogkultur und eine ämter- und institutionsübergreifende Zusammenarbeit in der Stadt.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ leitet als Kernaussage für die Mobilität folgende Aussagen ab:

- Förderung einer zukunftsfähigen positiven Mobilitätskultur durch die Stärkung des Umweltverbundes
- Ausbau des schienengebundenen ÖPNVs als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
- Vernetzung der Stadtteile miteinander und mit der Region

Als zentrale Herausforderung sieht das Konzept die steigende Bevölkerung und mit ihr die zunehmende Nachfrage nach Wohnraum, Arbeitsplätzen und Verkehrsinfrastrukturen sowie Ressourcen im Allgemeinen. Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ festgelegten Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens, die so genannten Impulsräume, bilden die großräumigen Betrachtungsschwerpunkte für eine mögliche Siedlungsentwicklung im Rahmen der Flächennutzungsplanung.

Verkehrsentwicklungsplan – VEP

Zentrale Aufgabe des im Jahr 2020 beschlossenen VEP ist die Formulierung einer strategischen Ausrichtung der Stadtentwicklung innerhalb des Integrierte Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ (siehe oben) für das Thema der Mobilität zu konkretisieren, ohne dabei einen integrierten Blick über alle Verkehrsmittel zu verlieren. Aus dem Konzept ergibt sich die Aufgabe, den Anteil des Modal Splits für den Umweltverbund auf 65 % der Wege zu erhöhen und dadurch die CO₂-Emissionen um 25 % gegenüber dem Vergleichsjahr 2013 zu senken.

Hierfür erarbeitet der VEP einen inhaltlichen Rahmen, der einen Geltungsbereich von 15 Jahren abdeckt. Als (verkehrs-)sektoraler Teilplan soll sich der hier zu erarbeitende Nahverkehrsplan grundsätzlich an den inhaltlichen Leitplanken des Verkehrsentwicklungsplans orientieren.

Die Maßnahmen des Handlungskonzepts für den ÖPNV lassen sich grundsätzlich in vier Bereich gliedern:

- Einführung der Citybahn (Projekt nach Ablehnung der Wiesbadener Bevölkerung im November 2020 aufgegeben)
- Ergänzungen im Busliniennetz (in Abstimmung mit der möglichen Citybahn)
- Verbesserung im SPNV
- Digitalisierung des ÖPNV

In insgesamt acht Steckbriefen formuliert der VEP Maßnahmenfelder für den öffentlichen Personennahverkehr. Neben den vier oben beschriebenen Themen sollen folgende weitere Verbesserungen erfolgen:

- Ergänzungen und Erweiterungen des Busliniennetzes
- Weiterentwicklung der Tarifangebote
- Ausbau der Ländchesbahn
- Prioritäre Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- und Umbaumaßnahmen
- Einrichtung neuer und Ausbau bestehender Busfahrstreifen

Klimaschutzziele und Green City Masterplan

Im Jahr 2018 wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden der Green City Masterplan beschlossen, der das Ziel beinhaltet, einen ÖPNV-Anteil am Modal Split von 25 % bis zum Zieljahr 2035 zu erreichen. Der Green City Masterplan umfasst dabei die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte im Bereich des ÖPNV:

- V-1 Umsetzung CityBahn
- V-2 Weiterentwicklung ÖPNV und bedarfsorientierte/ ergänzende/ autonome Mobilitätsangebote
- V-3 Multi- und intermodale Mobilitätsstationen und -infrastruktur

Vor dem Hintergrund, dass in Wiesbaden ein kommunales schienengebundenes Verkehrsmittel nach Ablehnung der CityBahn-Planungen weiterhin fehlen wird, wird der zu erreichende Anteil im Rahmen des Klimaschutzkonzepts auf 22 % der Wege reduziert. Bekräftigt werden die Klimaschutzziele durch den am 27.09.2019 beschlossenen und am 17.05.2023 erneut bestätigten Klimanotstand. Dieser hat zur Folge, dass den durch den Klimawandel hervorgerufenen bedrohlichen Umweltwirkungen mit einer Verschärfung der Wiesbadener Klimaschutzziele zu begegnen. Dies umfasst insbesondere die Umsetzung des Beschlusses „Kommunalen Klimaschutz wirksam vorantreiben“.

2.2.6. Planungen im Rheingau-Taunus-Kreis

Umsetzungsbilanz des vorherigen Nahverkehrsplans

Der im Jahr 2015 gemeinsam mit der Landeshauptstadt Wiesbaden erstellte Nahverkehrsplan sieht für den Rheingau-Taunus-Kreis mehrere Veränderungen im ÖPNV-Angebot vor. Diese umfassen sowohl kleinräumige Projekte zur Behebung von Erschließungsdefiziten als auch großräumige Veränderungen zur Verbesserung der Verbindungsqualität.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis formuliert der Nahverkehrsplan folgende Maßnahmen:

Tabelle 5: Maßnahmen im RTK des NVP 2015

Maßnahme	Umsetzungsstand
Eltville/Hattenheim - Veränderte Linienführung Lahnstraße mit neuer Haltestelle	Nicht erfolgt
Taunusstein-Bleidenstadt – Schleifenfahrt der Linie 242 über Panoramastraße	Erfolgt
Aarbergen-Kettenbach - Verlängerung Linie 248	Erfolgt, Erschließungsdefizit dadurch jedoch nicht behoben
Linie 207 - Zusätzliche Fahrt zwischen Bad Schwalbach und Hohenstein-Breithardt am Nachmittag	Erfolgt
Anbindung von Aarbergen nach Zollhaus durch Verlängerung der Linien 245 bzw. 567	Erfolgt
Angebotsausdünnung auf der Querverbindung Zorn-Nauroth	Erfolgt
Errichtung einer zentralen Haltestelle in Kemel	Nicht erfolgt
Linie 170 – Verlegung des Linienwegs über Biebrich	Teilweise erfolgt durch Linie X79

Quelle: Planersocietät auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2015

Die Umsetzungsbilanz des NVP 2015 zeigt, dass die Mehrzahl der vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt oder zumindest zum Teil implementiert werden konnten. Auffällig ist, dass sowohl bei der Verlängerung der Linie 248 nach Kettenbach als auch bei der Einrichtung einer Direktverbindung zwischen dem Rheingau und Wiesbaden-Biebrich zwar eine Maßnahme umgesetzt wurde, diese jedoch das mit ihr verbundene Ziel (Erschließung zusätzlicher Siedlungsbereiche bzw. Weiterfahrt in die Wiesbadener Innenstadt) nicht erreichen konnte. Eine veränderte Linienführung in Hattenheim sowie die Einrichtung einer zentralen Haltestelle in Kemel wurden bisher nicht umgesetzt. Während in Kemel die vorhandene Straßenbreite den Bau der Haltestellenanlage maßgeblich erschwert, stellt in Hattenheim ein Bahnübergang mit wechselnden Schließungszeiten eine zentrale Barriere bei der Veränderung des Linienwegs dar.

Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises

Das Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises aus dem Jahr 2021 enthält verkehrsmittelübergreifend zahlreiche und umfassende Zielvorstellungen zur Entwicklung des Mobilitätsangebots im gesamten Kreisgebiet. Zentrale Zielvorstellungen, welche im Rahmen des Beteiligungsprozesses identifiziert wurden, sind u. a.

- Der Öffentliche Verkehr ist barrierefrei (Ziel 2)
- In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum (Ziel 3)
- Der öffentliche Verkehr ist CO₂-neutral (Ziel 4)
- Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet (Ziel 5)
- Alternative Verkehrsmittel fördern (Ziel 6)
- Die Höhenorte im Rheingau sind besser eingebunden (Ziel 9)

Aus den Zielen gehen insgesamt 10 Maßnahmen im SPNV sowie 32 Maßnahmen im weiteren ÖPNV hervor, von denen insgesamt 6 bzw. 12 Maßnahmen priorisiert sind, sodass deren Umsetzung bis spätestens 2030 angestrebt wird. Im Maßnahmenkonzept des Öffentlichen Verkehrs sind mehrere Maßnahmen zum SPNV enthalten, die das Angebot sowohl entlang bestehender Verbindungen verstärken als auch durch neu herzustellende Verbindungen zu erweitern. Dies sind die folgenden priorisierten Maßnahmen:

- Schienenanbindung des Untertaunus über die Aartalbahn (SPNV-1)
- Verlängerung der S-Bahn-Linie S2 von Niedernhausen nach Idstein (SPNV-2)
- Taktverdichtung der RB 10 auf der rechten Rheinstrecke (SPNV-3)
- Herstellung der allgemeinen Barrierefreiheit an Bahnhöfen (SPNV-4)
- Verlegung des Haltepunkts und Beseitigung eines Bahnübergangs in Rüdesheim (SPNV-5 und -6)

Als weiterführende Maßnahmen sind der Ausbau der Ländchesbahn, Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalstrecke, Alternativstrecken für den Güterverkehr sowie ein neuer Haltepunkt Niederseelbach zwischen Idstein und Niedernhausen in das Konzept aufgenommen.

Für den übrigen ÖPNV bestehen ebenfalls weitreichende priorisierte Maßnahmen, die eine deutliche Angebotsverbesserung anstreben. Zentral sind dabei die Angebotserweiterungen auf den folgenden Linien:

- Von 120-min-Takt auf 60-min-Takt (Mo-Sa): Linien 183, 187, 191, 205, 225, 228, 246, 249
- Von 120-min-Takt auf 60-min-Takt (Sa): Linien 173, 201, 223, 230, 231, 240, 242, 245
- Von 60-min-Takt auf 30-min-Takt (Mo-Fr in der HVZ): Linien 172, 181, 183
- Ausweitung Bedienzeit (Mo-Fr auf 6-22 Uhr): Linien 183, 187, 208, 221, 222, 242, 246
- Verlängerung der Linie 183 nach Lorch
- Ergänzungen im (kreisübergreifenden) Busliniennetz auf den Relationen Hünstetten -

Bad Camberg, Waldems – Bad Camberg, Waldems - Niedernhausen sowie Ringverkehr Taunusstein

- Einrichtung neuer Schellbuslinien Idstein – Taunusstein – Bad Schwalbach – Schlangenbad – Eltville sowie Katzenelnbogen – Aarbergen – Taunusstein – Wiesbaden

Langfristig soll das ÖPNV-Angebot durch weiterführende Maßnahmen wie die Taktverdichtung auf Schnellbuslinien, die Einrichtung einer Ringbuslinie zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen und die Beseitigung von Erschließungslücken. Darüber hinaus ist auch eine Ausweitung der Bedienzeit am Wochenende, die Einführung neuer Ruf- und Bürgerbusse sowie eines Jugendtaxi im Abend- und Nachtverkehr vorgesehen, um das Angebot in nachfrageschwachen Zeiten attraktiv zu halten.

Darüber hinaus bestehen weitere priorisierte Maßnahmen:

- Anpassungen im Tarifsystem: Einführung 365€-Ticket und 10er-Karte sowie Übergangstarife in den Rhein-Lahn-Kreis (ÖPNV-2 und -10)
- Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen (ÖPNV-3)
- Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen (ÖPNV-5)
- Ausweitung des Fährbetriebs bis mindestens 0:00 Uhr (ÖPNV-7)
- Ausweitung der Bedienungszeiträume einzelner Haltestellen (ÖPNV-8)
- Erhöhung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busangebots (ÖPNV-9)

Weiterführende Maßnahmen, die über das Zieljahr 2030 hinaus umgesetzt werden sollen, sind u. a. die Ausstattung gut frequentierter Haltestellen mit DFI-Systemen sowie Fahrkartenautomaten, die Entwicklung von Mobilstationen, die Vereinheitlichung von Fährtarifen und On-Demand-Verkehren sowie das Angebot von Shuttleverkehren bei Veranstaltungen.

Mobilitätskonzept zur BUGA 2029 Oberes Mittelrheintal

Zur Durchführung der Bundesgartenschau im Oberen Mittelrheintal wurde im Jahr 2017 eine Machbarkeitsstudie durch das Land Rheinland-Pfalz durchgeführt. Als einzelne Standorte des dezentralisierten Durchführungsgebiets sind u. a. Rüdesheim am Rhein, Assmannshausen und der ostrheinische Niederwald vorgesehen, sodass der Rheingau-Taunus-Kreis eine wichtige Rolle für die Vorbereitung und Realisierung des Gesamtkonzepts ausfüllt. Die rechte Rheinstrecke ist aus diesem Grund als SPNV-Verbindung von besonderer Bedeutung, da sie zahlreiche Ausstellungsstandorte miteinander verbindet. Zur Abwicklung der entstehenden Besucherverkehre wird angestrebt, den Pkw-Anteil so gering wie möglich zu halten und stattdessen eine Angebotsausweitung im ÖPNV sowie dessen Verknüpfung mit weiteren umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu realisieren. Für den Rheingau-Taunus-Kreis ist der Ausstellungsstandort im Niederwald nördlich von Rüdeshheim besonders herausfordernd, da dieser derzeit nicht an leistungsfähige ÖPNV-Systeme angebunden ist. In das BUGA-Konzept sind daher die Seilbahnen von Rüdeshheim und Assmannshausen in Richtung des Niederwalds als Zubringersystem integriert, welches zusätzlich durch Shuttlebusse ergänzt werden soll. Rüdeshheim ist in diesem Zuge als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen SPNV, Busverkehren, Seilbahnsystemen und ausgeweiteter Fährverbindungen über den Rhein vorgesehen. Diese Fährverbindungen soll ggf. durch zusätzliche Angebote wie Wassertaxis

ergänzt werden, die als Ergänzung des ÖPNV auf Verbindungen in linksrheinische Gebiete auch nach Abschluss der IGA ein erhöhtes Potenzial aufweisen.

VEP Taunusstein 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Taunusstein aus dem Jahr 2015 definiert drei zentrale Zielfelder, die verkehrsmittelübergreifende Wirkungen erzeugen. Der ÖPNV wird als wichtiges Standbein in der Stadt Taunusstein beschrieben, dessen attraktives und zum Pkw konkurrenzfähiges Angebot gewährleistet werden muss. Zudem sollen neue Zielgruppen in den Fokus genommen werden.

Das Handlungskonzept ÖPNV umfasst 10 Maßnahmen, die sich ihrem Umfang und räumlichen Bezug unterscheiden. Zur Beseitigung von Erschließungsdefiziten werden folgende Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- Bleidenstadt: Schleifenfahrt der Linie 242 mit neuen Haltestellen in der Panoramastraße und am Jugend- und Sportzentrum (umgesetzt im Rahmen des NVP 2015)
- Wehen: Neue Haltestelle an der Aarstraße/Breslauer Straße, zentrale Umsteigehaltestelle zwischen den Linien 270 und 271 sowie Erschließung des Neubaugebiets Wehen-Süd mit ganztägiger Durchbindung der Linie 240 nach Hahn
- Neuhof: Neue Haltestelle an der Aarstraße/Lilienstraße und in den Gewerbegebieten *Im Maisel* und *Auf dem kleinen Feld* (allesamt umgesetzt)
- Hahn: Neuer Linienweg über *Zum Schwimmbad* mit neuer Haltestelle am Freibad (umgesetzt)
- Orlen: Anbindung des Gewerbegebiets Orleener Stock
- Einrichtung der Linie 273 als weitere Verbindung nach Wiesbaden (erfolgt)
- Ausweitung des Angebots der Linie 243 auf ein ganztägiges Taktangebot
- Ganztägige Anbindung des Aartal-Centers durch die Linie 274
- Trassensicherung und Reaktivierung der Aartalbahn

Des Weiteren enthält der VEP Aussagen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen, zu Maßnahmen zur Busbeschleunigung sowie zur Stärkung intermodaler Verkehre durch Park + Ride sowie Bike + Ride. Flexible Angebotsformen sollen durch eine Weiterentwicklung des Komfortbus-Konzepts sowie kurzfristigere Vorbestellzeiten von Rufbussen gestärkt werden. Weitere Aussagen finden sich zur attraktiveren Gestaltung des Tarifsystems sowie zur Verbesserung von Informationsangeboten und dem Mobilitätsmanagement.

VEP Idstein 2035

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Idstein, welcher im Jahr 2021 beschlossen wurde, mündet in 6 Zielstellungen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Idstein. Dazu zählen die Stärkung der Erreichbarkeit Idsteins, u. a. mit dem SPNV und dem regionalen Busverkehr, die Vorhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebots sowie die Etablierung von Elektromobilität und

Mobilitätsmanagement. Zur Erhöhung der Attraktivität des regionalen und lokalen ÖPNV werden verschiedene grundsätzliche Ziele angestrebt:

- Stärkere Ausrichtung auf die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen
- Zielgerichtete Beförderung und direkte Linienführung für regionale Verkehre durch Vermeidung von Umwegfahrten
- Stadtverträgliche Fahrzeuggrößen und dichte Taktfolgen im Stadtbusverkehr
- Erschließung aller maßgeblichen Strukturschwerpunkte sowie sich neu entwickelnder Stadtbereiche
- Aktive und barrierefreie Schnittstellen und Haltestellen, digitale Fahrgastinformationssysteme und moderne Fahrzeuge

Weitere kommunale Planwerke

Das **Stadtleitbild Bad Schwalbach** aus dem Jahr 2021 enthält prägnante übergeordnete Zielformulierungen für die gesamtstädtische Entwicklung. Der Verkehrssektor ist dem Themenschwerpunkt *Gute Infrastruktur* zugeordnet, in dem u. a. eine schnelle Schienenanbindung der Stadt und ihrer Stadtteile über die Aartalbahn als grundlegend betrachtet wird. Für die Innenstadt ist eine Entlastung, insbesondere im Pkw-Verkehr, vorgesehen. Konkrete Zielaussagen zur ÖPNV-Entwicklung finden sich im kurzen Leitbild nicht.

Die im Jahr 2021 veröffentlichte **Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Eltville** enthält gesamtstädtische Leitziele zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes und nachhaltigen Stadtentwicklung. Im Mobilitätssektor behandelt die Strategie aufgrund ihres Fokus auf innerstädtische Verkehre den ÖPNV lediglich untergeordnet. Um zukünftig eine höhere Attraktivität des ÖPNV zu gewährleisten, bedarf es nach den Inhalten der Nachhaltigkeitsstrategie vergünstigter innerörtlicher und überörtlicher Tarife sowie dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfen.

Im **Integrierten kommunalen Entwicklungskonzept der Stadt Schlangenbad** aus dem Jahr 2016 wird Mobilität als Querschnittsthema betrachtet. Mit dem Standortfaktor Schlangenbads als Reiseziel soll ein "Rückkehr-Transportsystem [...] für Gäste und Urlauber" im ÖPNV geschaffen werden. Dazu ist eine Steigerung der Attraktivität der bestehenden ÖPNV-Angebote angestrebt. Für den Verkehrsknoten Wambach und die Verknüpfung mit den dort verkehrenden Regionalbuslinien auf der Achse Bad Schwalbach – Wiesbaden ist die Einrichtung einer Park+Ride-Anlage vorgesehen.

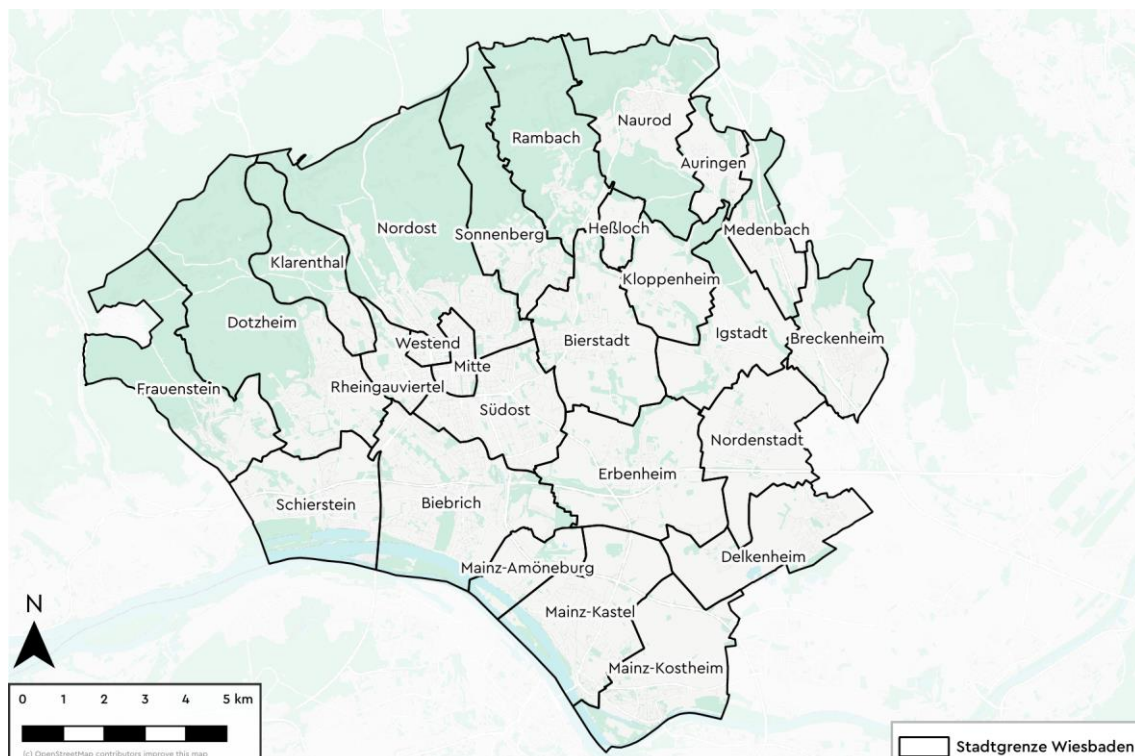
3. Bestandsanalyse

3.1. Raumstrukturanalyse

3.1.1. Stadtstruktur und verkehrliche Anbindung

Die Landeshauptstadt Wiesbaden liegt in der Region Südhessen im Regierungsbezirk Darmstadt und zählt rund 295.000 Einwohnende (Stand: 2023). Die kreisfreie Stadt ist Teil der Metropolregion Rhein-Main und weist dementsprechend einen großen Einzugsbereich bis nach Koblenz und Gießen im Norden, nach Fulda und Aschaffenburg im Osten sowie in die Region Rhein-Neckar im Süden. Pendelströme bestehen vereinzelt auch über diese Bereiche hinaus, unter anderem nach Kassel, Köln, Bonn und Stuttgart. Im Regionalplan Südhessen ist Wiesbaden als Oberzentrum definiert, womit sowohl Aufgaben der Grundversorgung für ihre Einwohnenden als auch das Angebot eines spezialisierten, höheren Sortiments zur regionalen Versorgung einhergehen. Innerhalb der Metropolregion Rhein-Main, die über 3 Mio. Einwohnende zählt, ist Wiesbaden neben Frankfurt, Mainz, Darmstadt, Offenbach und Hanau eines von sechs Oberzentren. Mit Ausnahme von Hanau liegen alle genannten Oberzentren in einem Radius von 60 km um Wiesbaden; die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz grenzt direkt südlich an.

Abbildung 3: Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden

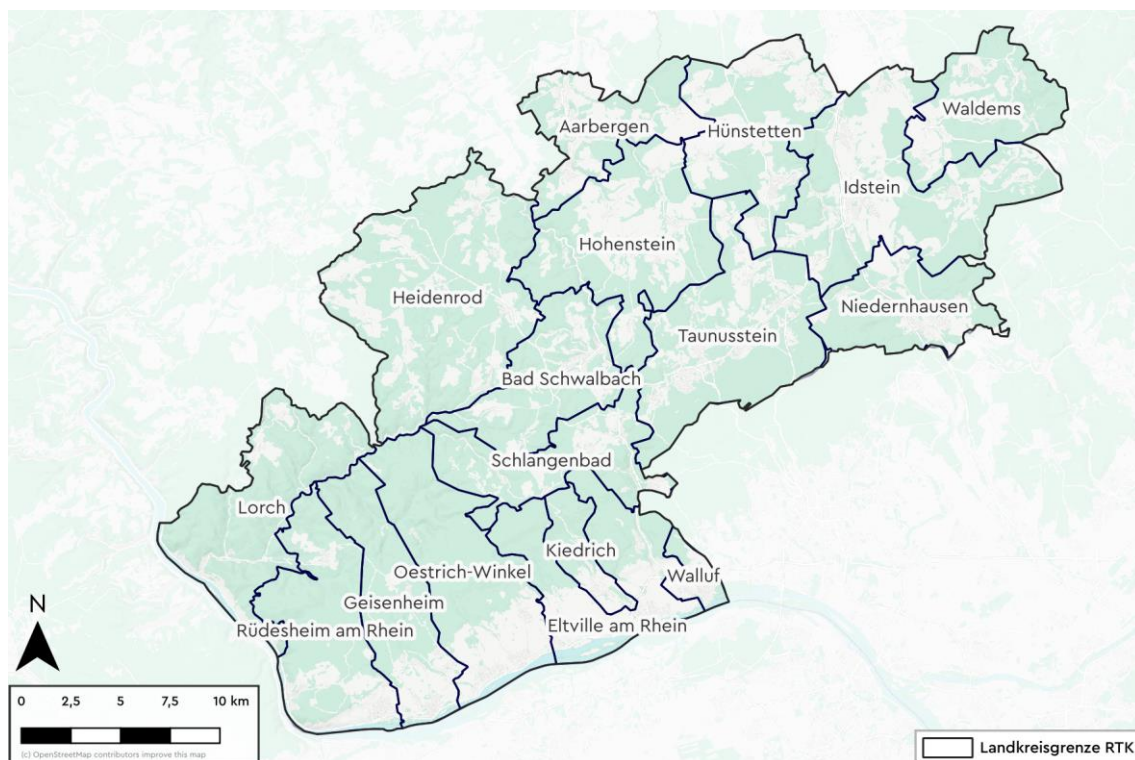


Quelle: ioki GmbH

Im Nordwesten grenzt der Rheingau-Taunus-Kreis mit knapp 190.000 Einwohnenden (Stand: 2021) auf einer Fläche von etwas mehr als 800 km². Neben der Kreisstadt Bad Schwalbach sind

die Städte Idstein, Niedernhausen, Taunusstein, Rüdésheim am Rhein sowie Eltville am Rhein die größten Städte des Kreises, die jeweils als Mittel- oder Unterzentrum durch den Regionalplan definiert werden. Geprägt ist die Region durch das Rheintal, welches gleichzeitig die südliche Grenze der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises bildet. Nördlich des Rheintals und der Stadt Wiesbaden schließt der Taunus als Mittelgebirge mit Höhen zwischen 300 und 600 m an, welche die Raumstruktur maßgeblich prägen. Die Region schließt im Osten auf Höhe des Taunushauptkamms ab, an dem neben den Städten Niedernhausen und Idstein auch weitere zentrale Verkehrsadern der Region liegen.

Abbildung 4: Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises



Quelle: ioki GmbH

Verkehrliche Anbindung

Verbindungen über das Schienennetz sowie über Bundesfernstraßen bestehen insbesondere in Richtung Frankfurt sowie in mehrere weitere Richtungen in das hessische und rheinland-pfälzische Umland. Wiesbaden ist über den sogenannten Mainzer Ring direkt an die Bundesautobahnen A 66, A 643 und A 671 angebunden, die leistungsfähige Verbindungen in Richtung Frankfurt, Darmstadt, Koblenz und Kaiserslautern darstellen. Im Nordosten Wiesbadens und des Rheingau-Taunus-Kreises verläuft die A 3 als bedeutende Fernstraßenverbindung zwischen der Rhein-Main-Region, der Stadt Köln und dem Ruhrgebiet sowie den Städten Würzburg und Nürnberg im nördlichen Bayern. Ergänzt wird das Netz der Bundesautobahnen durch weitere Fernstraßen, die insbesondere für regionale Verbindungen von Bedeutung sind. Die Bundesstraßen B 54, B 260 und B 417 verlaufen in Nord-Süd-Richtung von Wiesbaden durch den Rheingau-Taunus-Kreis und schaffen Verbindungen nach Koblenz und Limburg an der Lahn. Ebenfalls nach Koblenz verläuft die B

42 entlang des Rheins. Richtung Osten bestehen Verbindungen über die B 275 und B 455, die Verbindungen durch den Taunus in das nördliche Umland Frankfurts herstellen.

Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist über eine zweistündliche Fernverkehrsverbindung nach Dresden über Frankfurt, Erfurt und Leipzig an das ICE-Netz angeschlossen, darüber hinaus verkehren weitere Einzelzüge unter anderem nach München, Hamburg, Stuttgart und Köln. Wichtige regionale Verbindungen im Schienenverkehr sind die rechte Rheinstrecke zwischen Frankfurt und Koblenz mit zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten im Rheingau-Taunus-Kreis, die Rhein-Main-Bahn von Wiesbaden über Darmstadt nach Aschaffenburg sowie die Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt und Limburg an der Lahn mit den Bahnhöfen Niedernhausen und Idstein, die im Rheingau-Taunus-Kreis zu verorten sind. Zudem sind die Städte Wiesbaden und Niedernhausen an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angeschlossen.

3.1.2. Bevölkerungsstruktur

Im Jahr 2020 verteilte sich die Bevölkerung nach Angaben des Rheingau-Taunus-Kreises (2023)² und der Landeshauptstadt Wiesbaden (2023)³ wie folgt:

- Einwohnende Stadt Wiesbaden: 295.896 (Stand: 31.12.2020)
- Einwohnende Rheingau-Taunus-Kreis: 187.157 (Stand: 30.06.2020)

Insgesamt lebten im Jahr 2020 somit 483.053 Personen in den Aufgabenträgergebieten. In Wiesbaden ist die Bevölkerung zwischen 2020 und 2023 um rund 5.000 Personen angestiegen. Im Rheingau-Taunus-Kreis ist sie in diesem Zeitraum in etwa auf gleichem Niveau verblieben. Die Verteilung der Bevölkerung zeigen Abbildung 5 und Abbildung 6 sowie Tabelle 6.

Tabelle 6: Einwohnende in LHW nach Stadtteilen in den Jahren 2020 und 2023

Stadtteil	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2023
Mitte	22 438	22 597
Nordost	22 834	23 036
Südost	21 233	22 192
Rheingauviertel, Hollerborn	22 511	22 864
Klarenthal	10 704	10 803
Westend, Bleichstraße	18 226	18 054
Sonnenberg	7 960	7 839
Bierstadt	12 613	12 664
Erbenheim	9 996	10 260

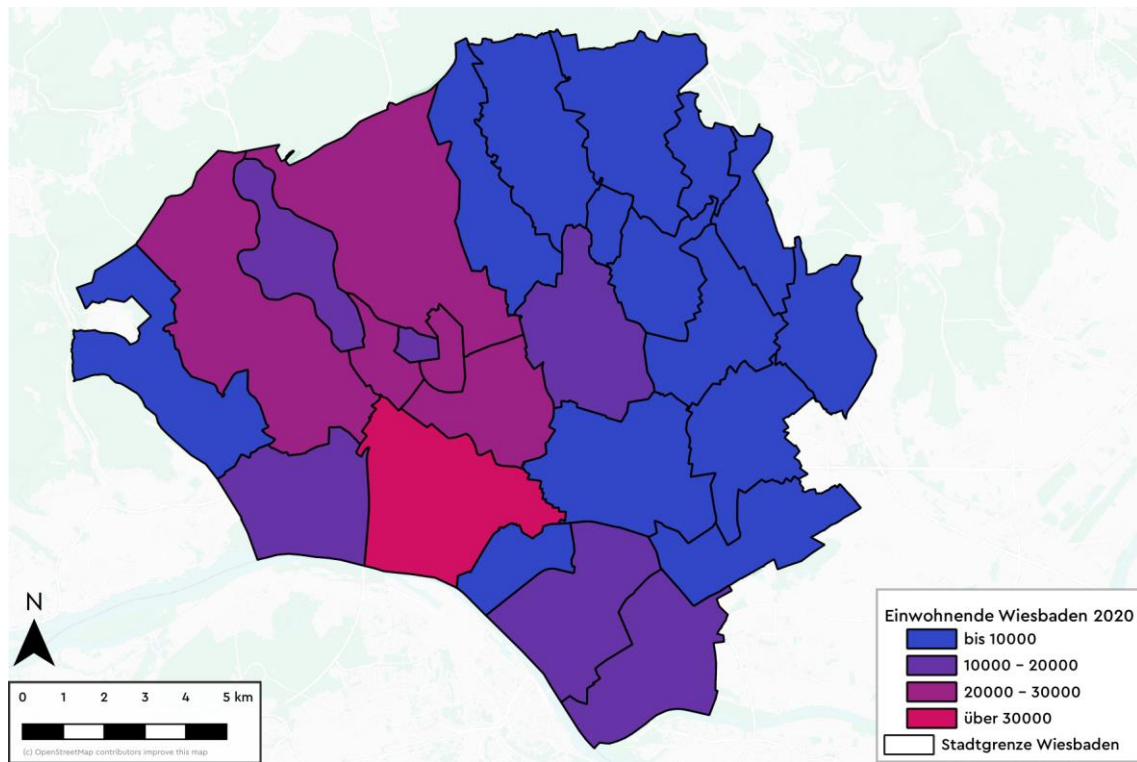
² Vgl. Rheingau-Taunus-Kreis 2020

³ Vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2023

Stadtteil	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2023
Biebrich	38 758	38 883
Dotzheim	27 557	28 343
Rambach	2 162	2 186
Heßloch	663	653
Kloppenheim	2 294	2 281
Igstadt	2 239	2 254
Nordenstadt	7 829	8 827
Delkenheim	5 042	5 004
Schierstein	10 642	10 855
Frauenstein	2 382	2 345
Naurod	4 404	4 425
Auringen	3 354	3 364
Medenbach	2 510	2 503
Breckenheim	3 332	3 316
Amöneburg	1 743	1 796
Kastel	13 353	13 959
Kostheim	14 381	14 593
Summe	291 160	295 896

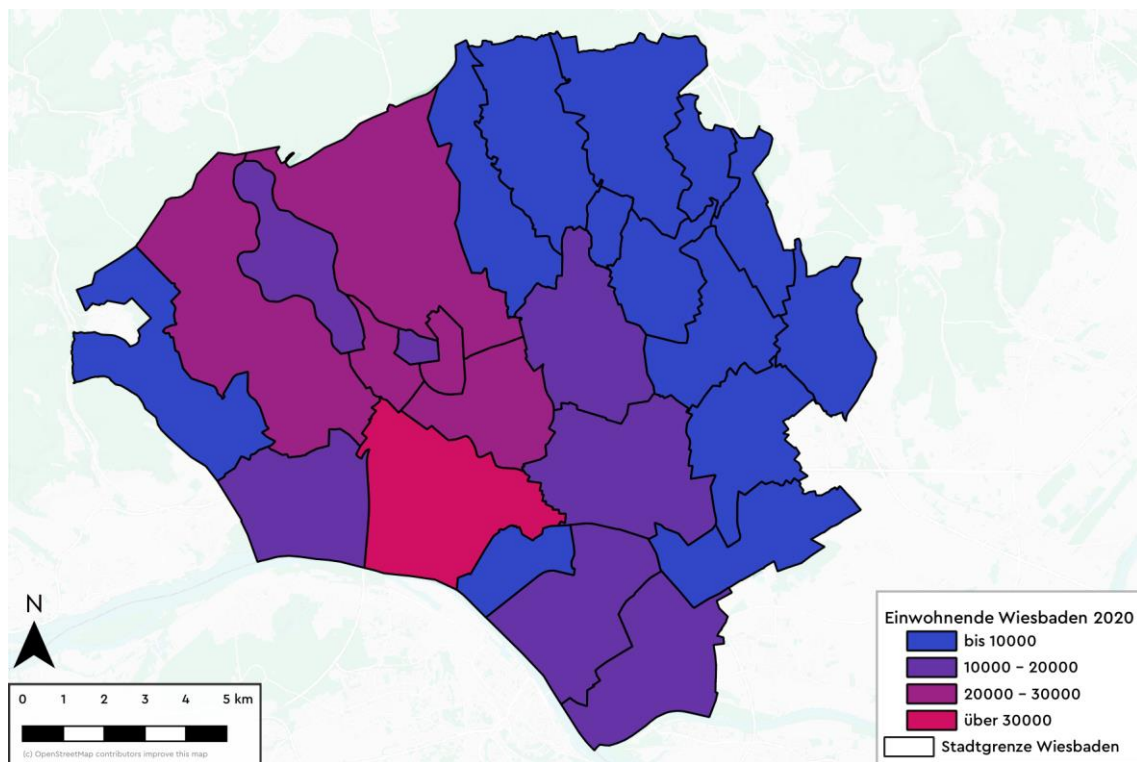
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 5: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2020



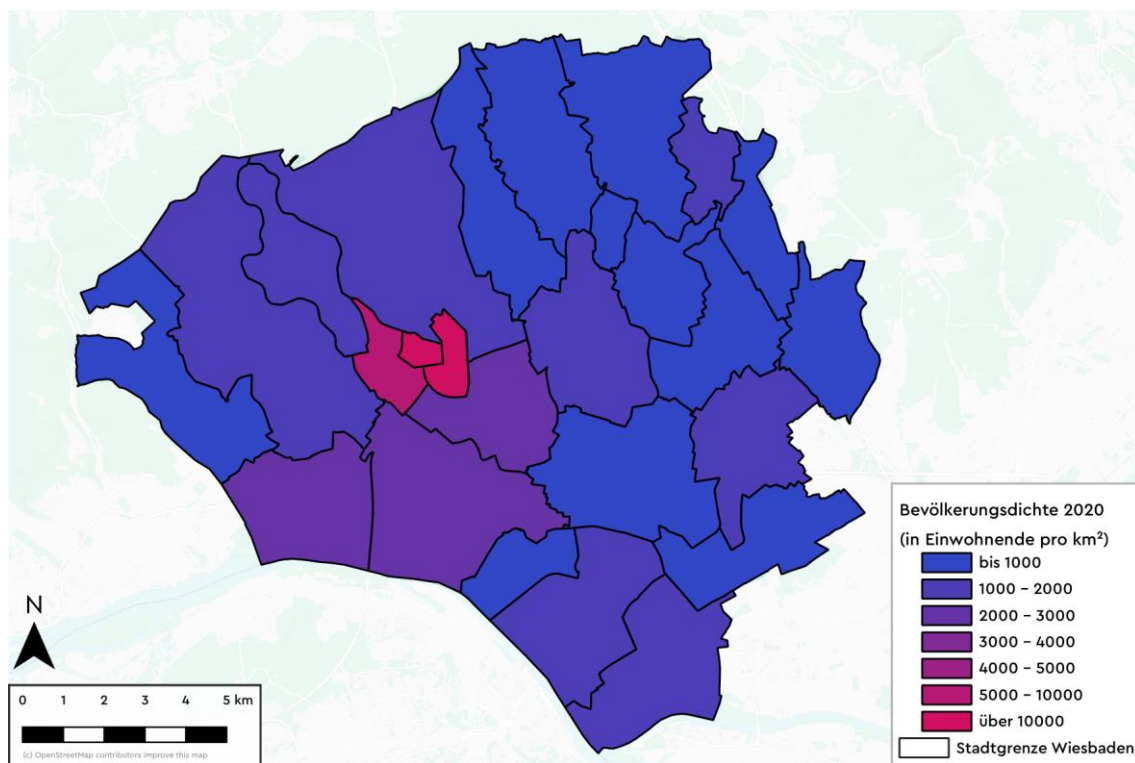
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 6: Verteilung der Einwohnenden in Wiesbaden im Jahr 2023



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der einzelnen Stadtteile Wiesbadens

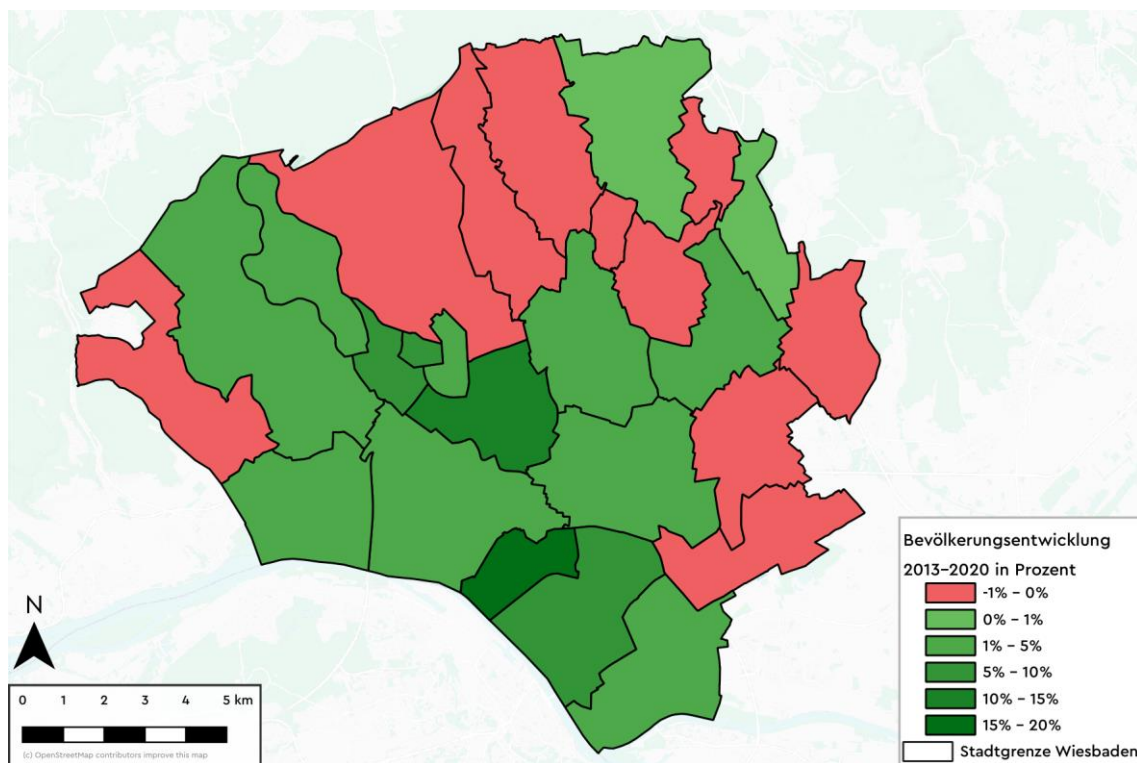


Quelle: ioki GmbH

Deutlich zu erkennen ist die hohe Bevölkerungsdichte in den zentralen Gebieten Wiesbadens. Insbesondere die nordöstlichen Stadtteile zeichnen sich durch eine geringere Bevölkerungsdichte und Anzahl an Einwohnenden aus.

Insgesamt hat die Bevölkerung seit 2013 in Wiesbaden deutlich zugenommen. Bis zum Jahr 2020 wurde ein Plus von 11.596 Personen verzeichnet. Wie sich die Bevölkerung zwischen 2013 und 2020 in den einzelnen Stadtteilen entwickelt hat, ist der Abbildung 8 zu entnehmen. Die südlicher gelegenen Stadtteile der Stadt Wiesbaden haben dabei einen deutlichen Zuwachs an Einwohnenden erfahren. In weniger zentralen Stadtteilen, vor allem im Norden und Osten Wiesbadens ist ein leichter Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen.

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in Wiesbaden zwischen 2013-2020



Quelle: ioki GmbH

Die Verteilung der Bevölkerung auf die Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreis zeigen Quelle: ioki GmbH

Abbildung 9 und Abbildung 10 sowie Tabelle 7.

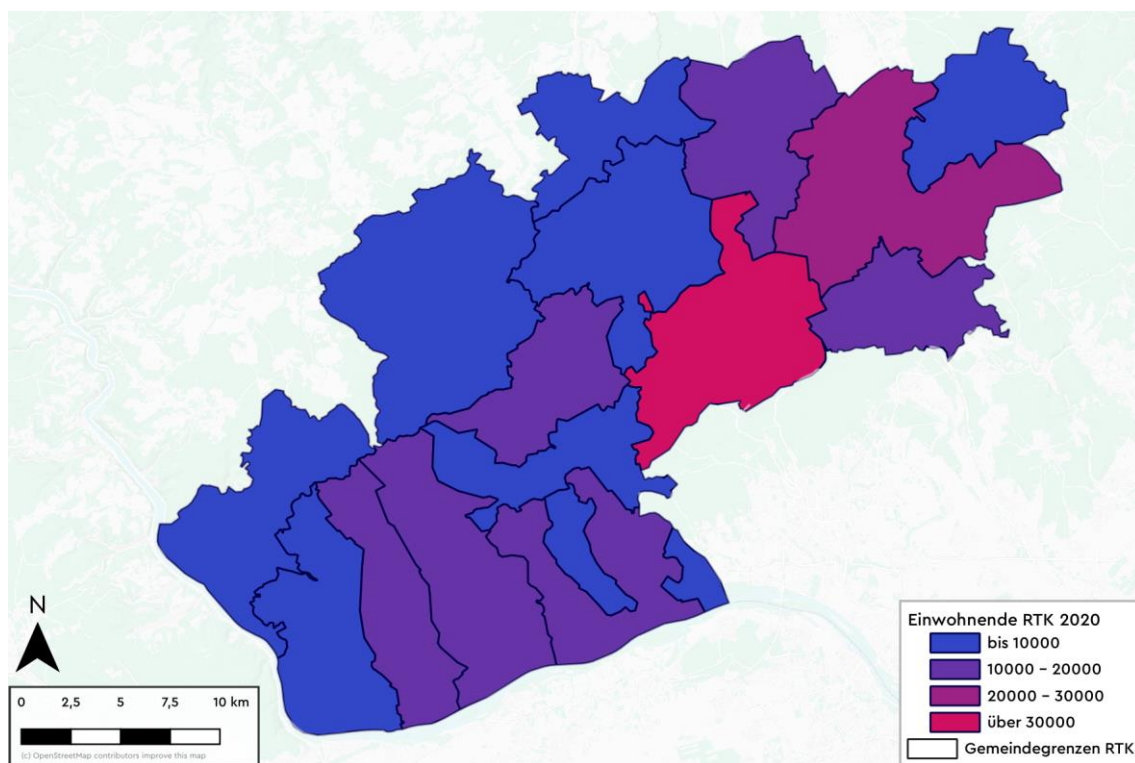
Tabelle 7: Einwohnende im RTK nach Gemeinden in den Jahren 2020

Gemeinde	Bevölkerung 2020
Aarbergen	6 297
Bad Schwalbach	11 180
Eltville	16 987
Geisenheim	11 604
Heidenrod	7 873
Hohenstein	6 157
Hünstetten	10 437
Idstein	25 028
Kiedrich	4 084
Lorch	3 775
Niedernhausen	14 734

Gemeinde	Bevölkerung 2020
Oestrich-Winkel	11 894
Rüdesheim a.Rhein	9 953
Schlangenbad	6 501
Taunusstein	30 096
Waldems	5 125
Walluf	5 517
RTK gesamt	187 242

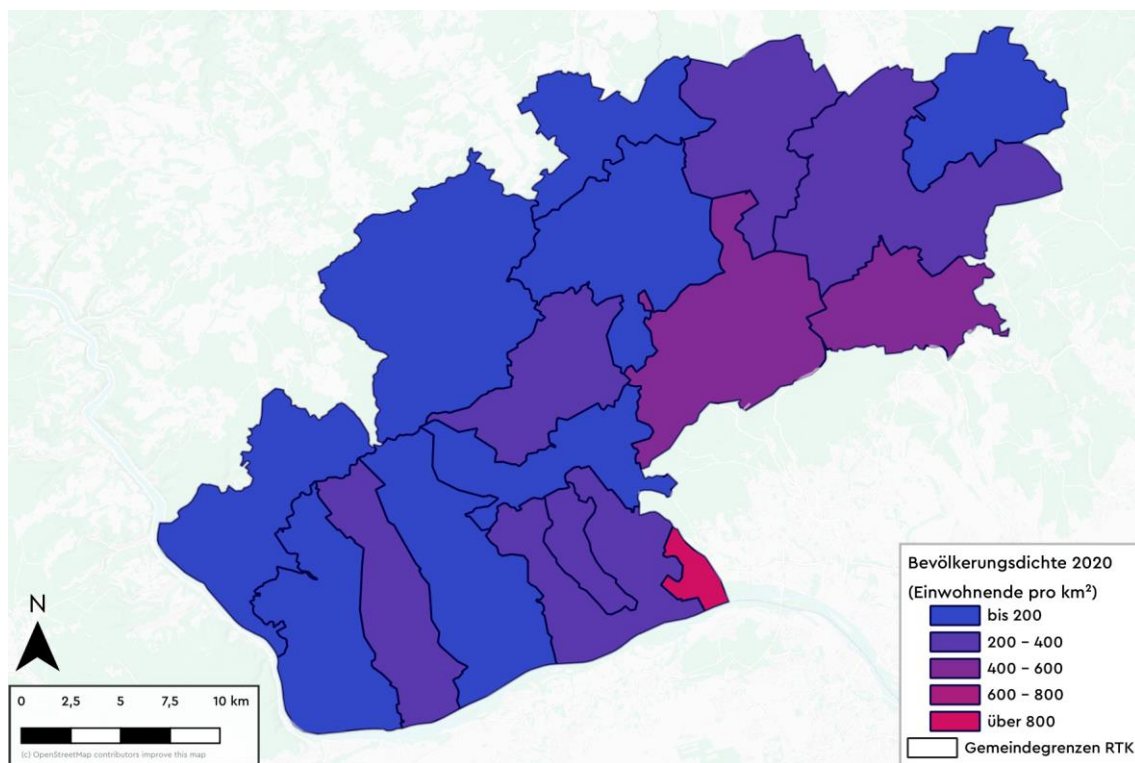
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 9: Verteilung der Einwohnenden im Rheingau-Taunus-Kreis nach Gemeinden im Jahr 2020



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 10: Bevölkerungsdichte im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2020

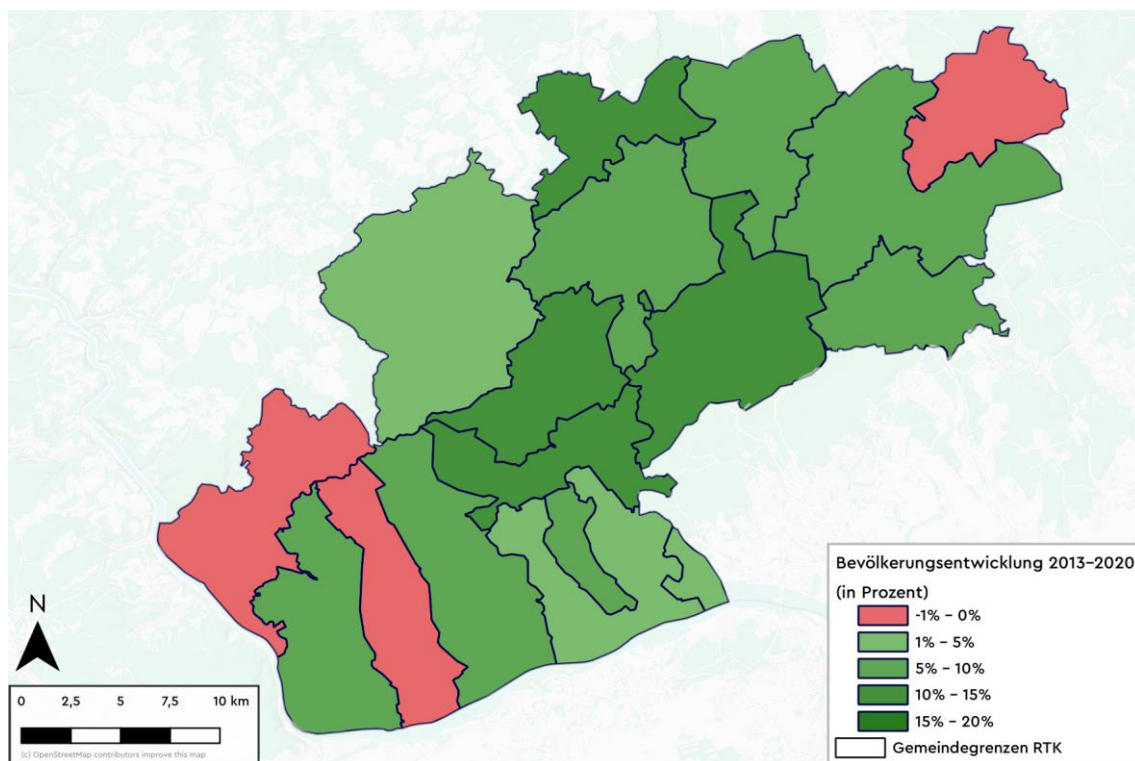


Quelle: ioki GmbH

Die Mehrheit der Bevölkerung in Rheingau-Taunus-Kreis lebt in den Mittel- und Unterzentren wie Idstein, Taunusstein und Niedernhausen. Insgesamt sind alle Gemeinden durch eine eher niedrige Bevölkerungsdichte geprägt. Die östlich gelegenen Gemeinden weisen eine vergleichsweise höhere Bevölkerungsdichte auf.

Wie sich die Bevölkerung zwischen 2013 und 2020 im Rheingau-Taunus-Kreis entwickelt hat, stellt Abbildung 11 dar. Insgesamt kann auch im Rheingau-Taunus-Kreis in der Mehrheit der Gemeinden eine Bevölkerungszunahme seit dem Jahr 2013 festgestellt werden. Dabei konnten die räumlich an Wiesbaden angrenzenden Gemeinden einen stärkeren Zuwachs verzeichnen.

Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis 2013-2020



Quelle: ioki GmbH

Demografischer Wandel

Für die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis wird eine Zunahme des Durchschnittsalters der Bevölkerung bis 2035 prognostiziert. Im Rheingau-Taunus-Kreis soll gleichzeitig die Bevölkerungszahl insgesamt abnehmen. Je nach Stadt bzw. Gemeinde sind die detaillierten Prognosen leicht unterschiedlich. In Wiesbaden wird im Gegensatz mit einem weiteren Bevölkerungsanstieg bis 2035 gerechnet. Insgesamt ist also bis zum Jahr 2035 von einer Alterung der Bevölkerung im gesamten Planungsgebiet und von einem Bevölkerungsrückgang im Rheingau-Taunus-Kreis auszugehen⁴.

Für die Konzeption des ÖPNVs spielt diese prognostizierte Entwicklung eine wichtige Rolle. Ältere Menschen können seltener mit dem Auto oder mit dem Fahrrad fahren und sind daher zunehmend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Das Thema Barrierefreiheit wird aufgrund der zunehmenden körperlichen Einschränkungen immer bedeutender. Bei einem Bevölkerungsrückgang gilt es darauf zu achten, dass Angebote bedarfsgerecht und effizient geplant werden, ohne die Erschließungsqualität zu verschlechtern.

3.1.3. Beschäftigte

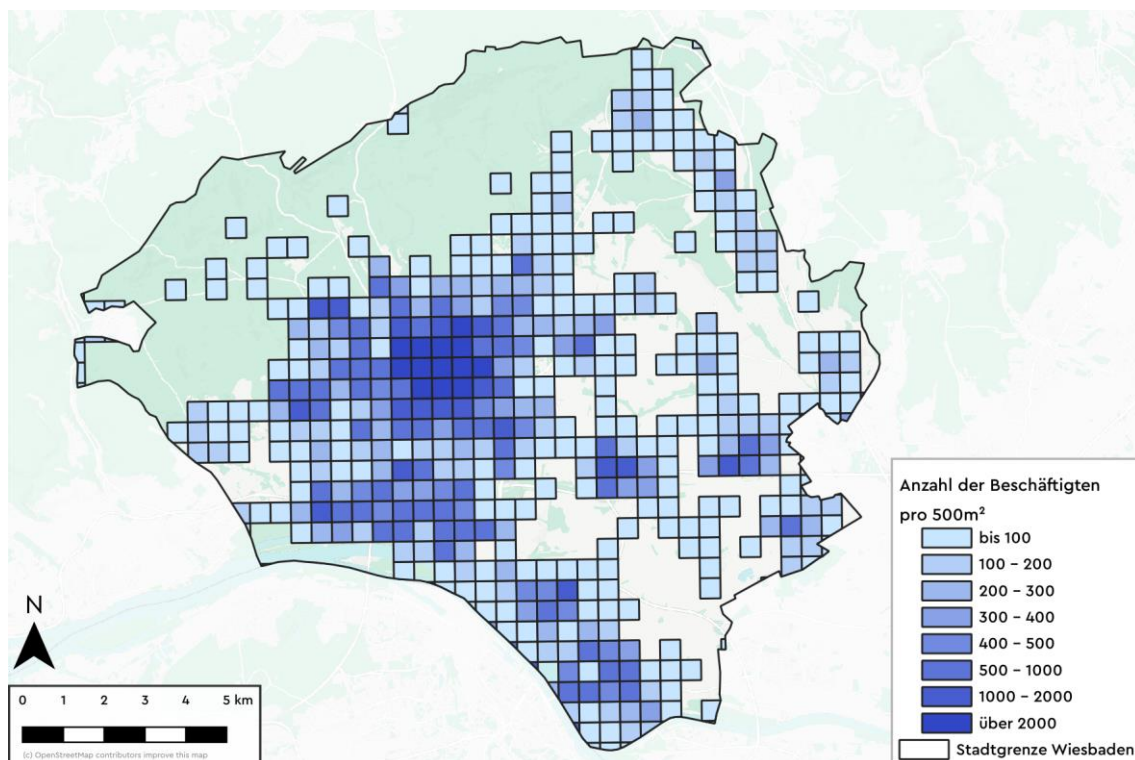
Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans gilt es, die räumliche Verteilung der Beschäftigten im Planungsgebiet zu betrachten und in die Planung einzubeziehen, da Hin- und Rückwege

⁴ Vgl. HA Hessen Agentur GmbH 2022a, S. 2 und HA Hessen Agentur GmbH 2022b, S.2

zum bzw. vom Arbeitsplatz einen wesentlichen Teil aller zurückgelegten Wege ausmachen. Der ÖPNV sollte möglichst alle Arbeitsorte erschließen, sodass die Möglichkeit besteht, Arbeitswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Seit dem Jahr 2010 konnte ein kontinuierlicher Anstieg an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Stadt Wiesbaden verzeichnet werden. Im Jahr 2022 waren es 146 518 sozialversicherungspflichtig sowie 13 905 geringfügig entlohnte Beschäftigte⁵. Die räumliche Verteilung der Beschäftigten inklusive der nichtsozialversicherungspflichtigen Berufstätigen wird in Abbildung 12 dargestellt. Es zeigt sich, dass besondere Arbeitsplatzschwerpunkte vor allem in innerstädtischen Bereichen, aber auch im Süden entlang des Rheins in Biebrich, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim zu finden sind. Weitere Konzentrationen von Arbeitsplätzen befinden sich östlich der Wiesbadener Innenstadt in Nordenstadt, Erbenheim und Delkenheim. Im Vergleich zum Land Hessen arbeiten in Wiesbaden überdurchschnittlich viele Beschäftigte in den Wirtschaftszweigen „Unternehmensdienstleistungen“ und „öffentliche und private Dienstleistungen“⁶. Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist dabei eine der größten Arbeitgeberin.

Abbildung 12: Räumliche Verteilung der Beschäftigten in Wiesbaden im Jahr 2021



Quelle: ioki GmbH auf der Grundlage der Statistischen Ämter, u.a. Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA, Acxiom Deutschland (u.a. InfoBaseTM Business))

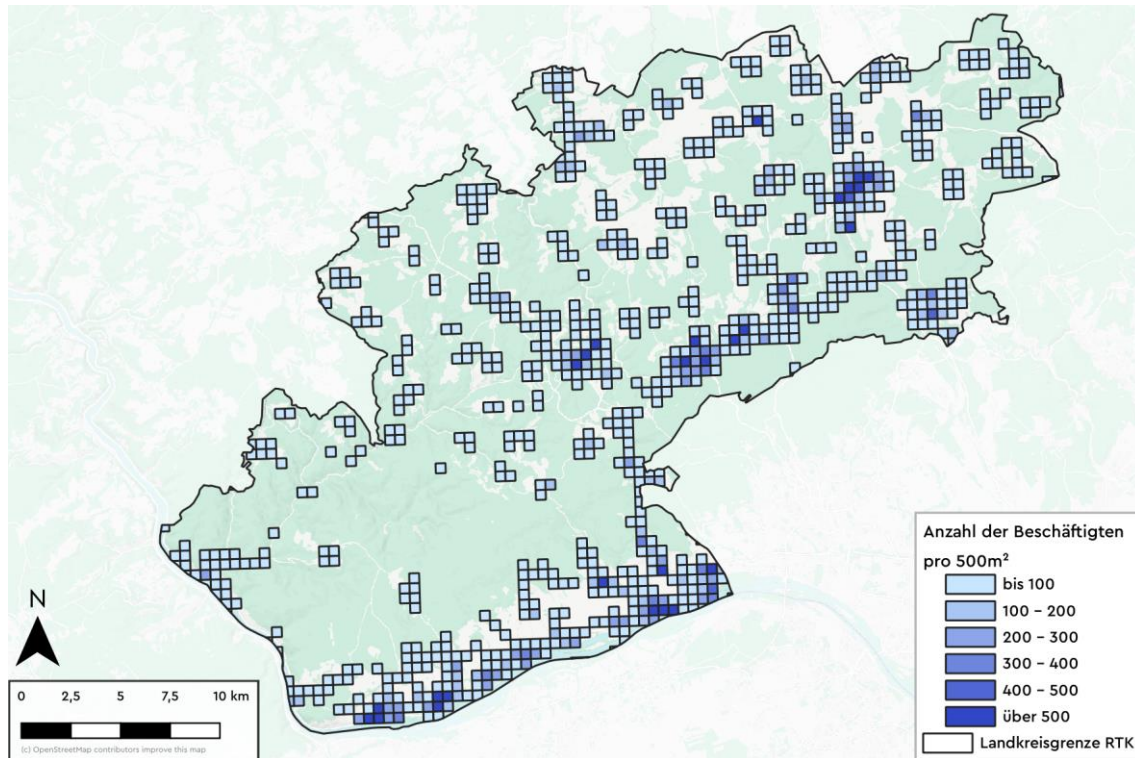
Im Rheingau-Taunus-Kreis konnte eine ähnliche Zunahme an Beschäftigten wie in der Stadt Wiesbaden erfasst werden, die Beschäftigtendichte und -anzahl ist jedoch deutlich geringer. Im Jahr 2022 waren 46 626 Personen sozialversicherungspflichtig und 9 048 geringfügig entlohnt

⁵ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) 2023, S.9

⁶ vgl. HA Hessen Agentur GmbH 2022b, S.4

beschäftigt⁷. Räumlich konzentrieren sich die Arbeitsplätze im Rheingau-Taunus-Kreis vor allem auf die zentralen, bevölkerungsreicheren Städte wie Walluf, Eltville, Rüdesheim und Geisenheim im Süden am Rhein oder Idstein, Taunusstein und Bad Schwalbach weiter nördlich (vgl. Abbildung 13). Der größte Anteil der Beschäftigten arbeitet in den Wirtschaftszweigen „Produzierendes Gewerbe“, „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ sowie „öffentliche und private Dienstleistungen“⁸.

Abbildung 13: Räumliche Verteilung der Beschäftigten im Rheingau-Taunus-Kreis im Jahr 2021



Quelle: ioki GmbH auf der Grundlage der Statistischen Ämter, u.a. Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA, Acxiom Deutschland (u.a. InfoBaseTM Business))

3.1.4. Mobilitätssimulation und Ermittlung der Verkehrsverflechtungen

Die Mobilität in Wiesbaden ist gekennzeichnet von ausgeprägten stadtgrenzübergreifenden Verkehrsverflechtungen, die zu einem Großteil auf Pendlerströme zurückzuführen sind. Jedoch ist auch die Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr (also Wege innerhalb des Stadtgebietes) von großer Bedeutung. Auch Durchgangsverkehr von Berufspendelnden ist feststellbar.

Um die Verkehrsverflechtungen detailliert und verkehrsmittelscharf ermitteln zu können, wurde für Wiesbaden, den Rheingau-Taunus-Kreis, die gemeinsam als Planungsgebiet bezeichnet werden, und die umliegenden Gebietskörperschaften (Untersuchungsgebiet) eine mikroskopische Mobilitätssimulation durchgeführt.

⁷ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) 2023, S.9

⁸ Vgl. HA Hessen Agentur GmbH 2022a, S.4

Die Datengrundlage der gesamten Untersuchung besteht aus einer Vielzahl an Quellen und verschiedenen Datentypen, die in folgender Tabelle nach Kategorien aufgelistet sind:

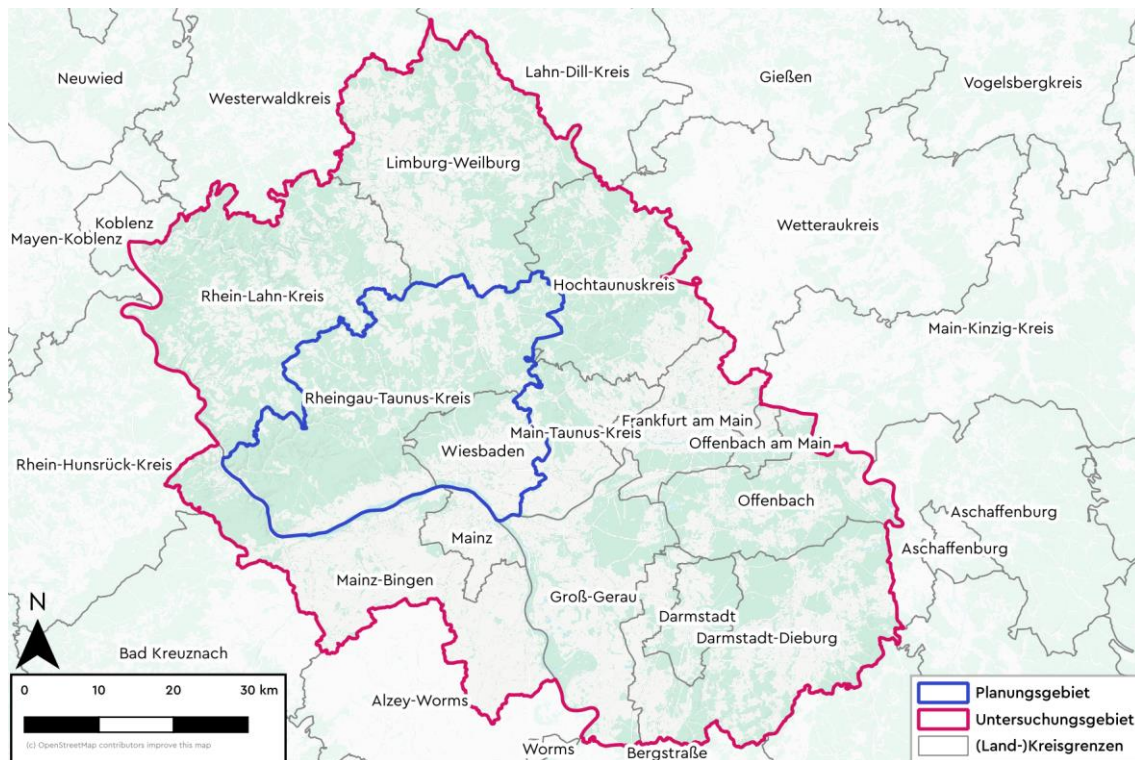
Tabelle 8: Grundlagendaten der Mobilitätsanalyse

Datensatz	Datenstand	Kategorie
Bevölkerungsdaten unterteilt nach Altersgruppen (5-Jahres-Schritte) und Geschlecht in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Soziale Milieus der Bevölkerung unterteilt in 11 Milieus in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Haushaltsgrößen in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Kaufkraft der Bevölkerung in 100 x 100 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Beschäftigtendaten in 500 x 500 Meter – Auflösung	2021	Soziodemografisch
Raumstruktur (Landkreise, Gemeinden) im ZVSN	2022	Räumlich
Klassifikation der Raumtypen nach RegioStaR (Regionalstatistische Raumtypologie des BMVI)	2021	Räumlich
Straßennetzwerk mit Straßenklassifikationen (Widmung, Höchstgeschwindigkeiten, Anzahl Fahrstreifen, etc.)	Tagesaktuell 2022	Räumlich
Bebauungsdaten - Standort und Klassifikation von Gebäuden (z.B. Einkaufsgelegenheiten, Schule, etc.)	Tagesaktuell 2022	Räumlich
Daten zu Verkehrsverhalten (z.B. Wegelängen, Wegehäufigkeit, etc.) aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“	2017	Verkehrlich
ÖPNV-Netz mit Haltestellen und ÖV-Angebot (unterschieden nach Verkehrsmitteln wie z.B. Bus, Tram, RE, RB, ICE)	2022	Verkehrlich
Feinräumige Quelle-Ziel-Matrizen aus Telekommunikationsdaten	2019	Verkehrlich

Quelle: ioki GmbH

Für die Analyse des Status quo im Untersuchungsgebiet wurde auf ein umfangreiches Data-Warehouse der ioki GmbH zurückgegriffen. Dessen Datenqualität hat sich bereits bei einer Vielzahl von Mobilitätsanalysen in ländlichen und urbanen Räumen bewährt, wie z.B. in Hamburg, Oberbayern, im Schwarzwald oder in Osthessen. Die daraus entstandene Datenbasis bildet die Grundlage für die weiteren Analysen für die Nahverkehrspläne Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis.

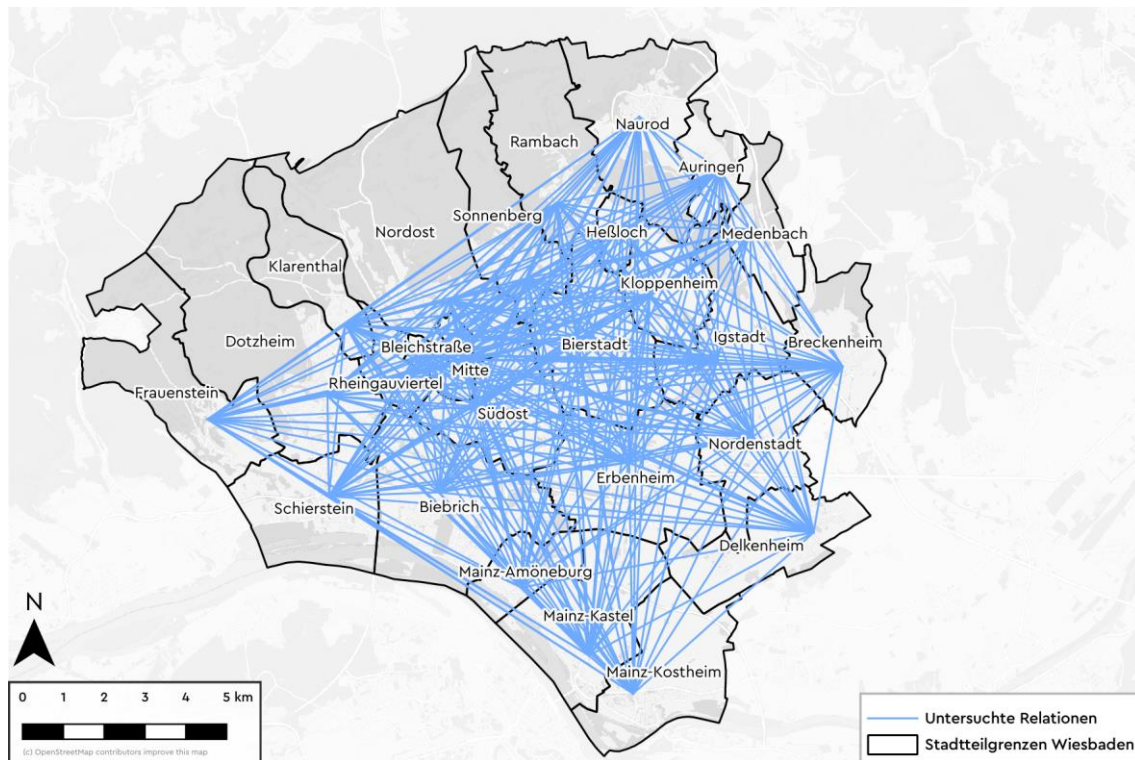
Abbildung 14: Planungs- und Untersuchungsgebiet für die Mobilitätssimulation



Quelle: ioki GmbH

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, jeden einzelnen an einem repräsentativen Werktag zurückgelegten Weg im Planungs- und Untersuchungsgebiet abzubilden. Darüber hinaus können die startenden und endenden Wege auch in Form von Quell-Ziel-Matrizen aggregiert werden, so z. B. auf Ebene der Wiesbadener Ortsbezirke oder der Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis. Daraus entsteht eine Karte, mit der alle Verkehrsverflechtungen abgebildet und analysiert werden können (vgl. Kapitel 3).

Abbildung 15: Tägliche Verkehrsverflechtungen zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken



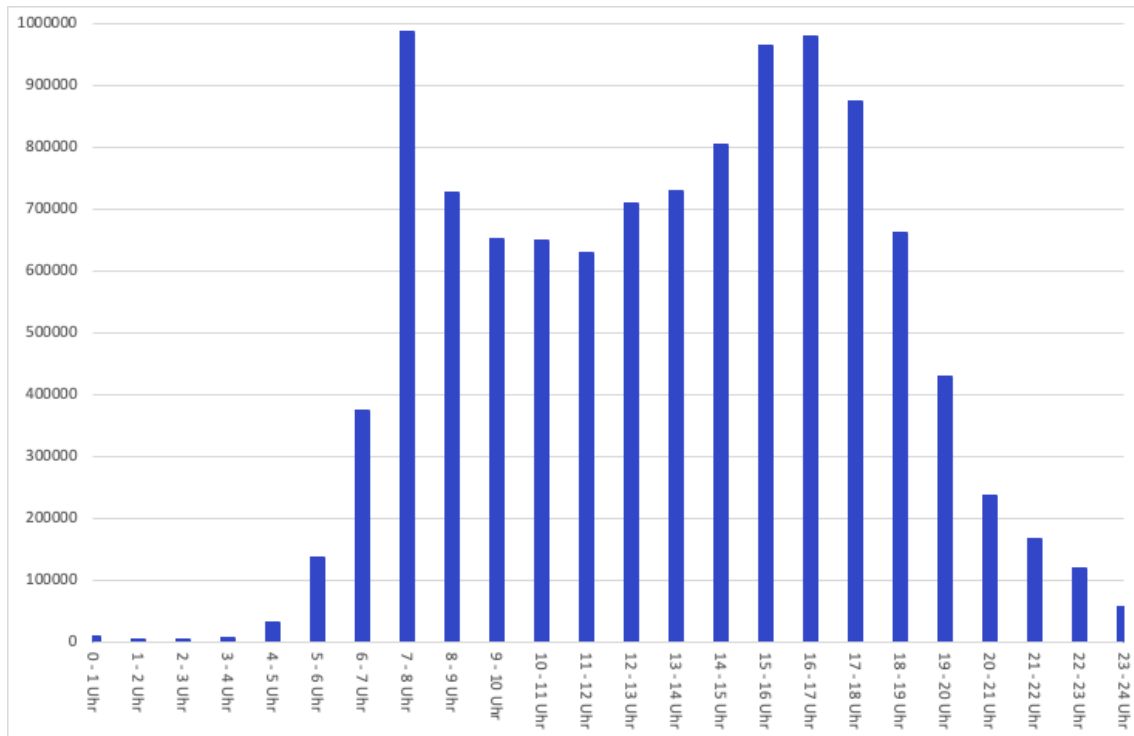
Quelle: ioki GmbH

Insgesamt wurde mit der Mobilitätssimulation im Untersuchungsgebiet 10.545.420 Wege, im Wiesbadener Gesamtverkehr (alle in Wiesbaden startenden und endenden Wege) 987.982 Wege und im Wiesbadener Binnenverkehr (alle Wege innerhalb von Wiesbaden) 620.201 Wege ermittelt. Bezogen auf den ÖPNV wurden in Wiesbaden im Binnenverkehr 80.771 Wege und im Gesamtverkehr 150.533 Wege mit Bus oder Bahn zurückgelegt. Für den Rheingau-Taunus-Kreis ergab die Mobilitätssimulation 674.414 Wege im Gesamtverkehr und 377.691 Wege im Binnenverkehr.

Weiterhin ermöglicht die Mobilitätssimulation die Darstellung der Verkehrsnachfrage in Stundenscheiben. Dies ist insbesondere für die Nachfrageplanung im Rahmen des neuen Linienkonzeptes von Belang. Bei Betrachtung des Verlaufes der Verkehrsnachfrage über den Tag in Abbildung 16 und Abbildung 17 fällt sowohl für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde auf. Dies ist für Raumtypen mit hohen Beschäftigtenzahlen

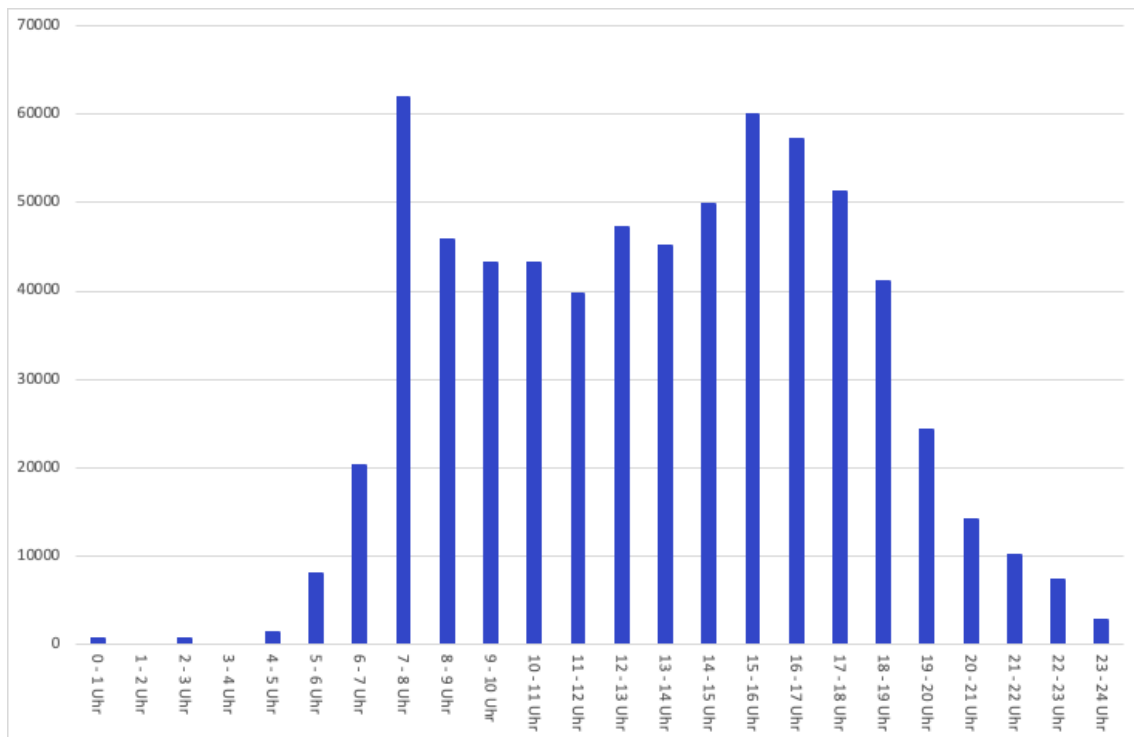
typisch, da mit den Spitzenstunden insbesondere Wege zur und von der Arbeitsstelle abgebildet werden.

Abbildung 16: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage in Wiesbaden auf Basis der Mobilitätssimulation



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 17: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Mobilitätssimulation



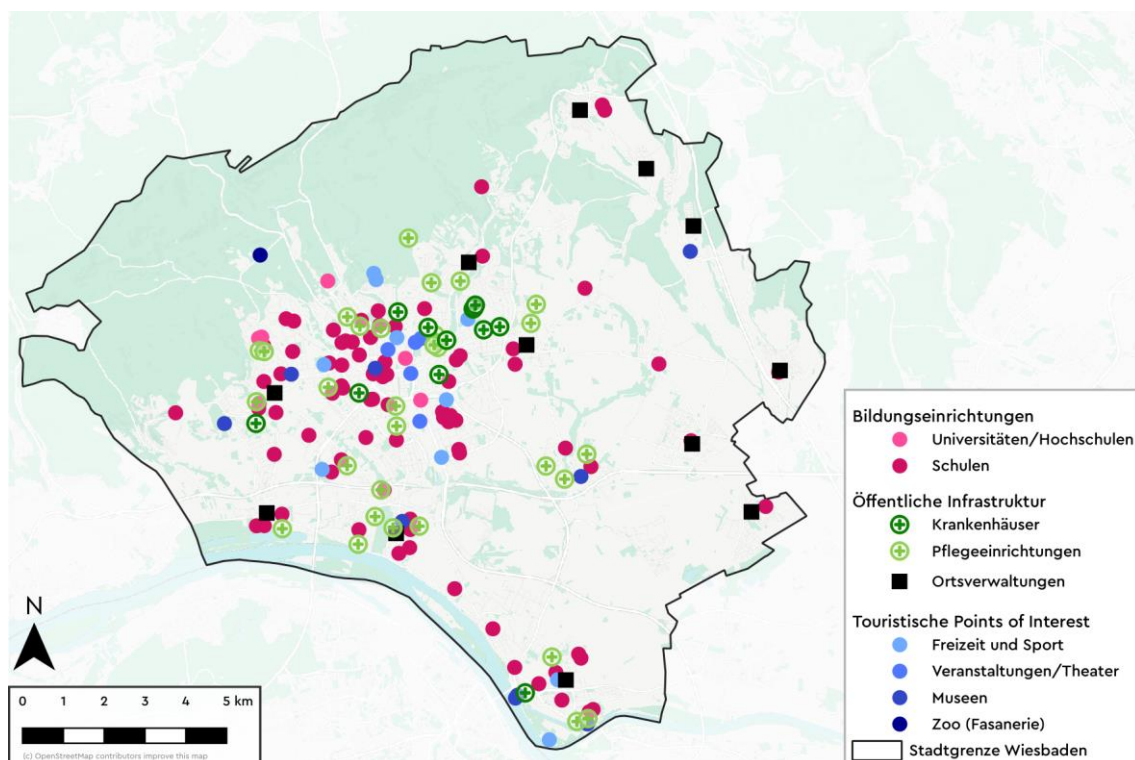
Quelle: ioki GmbH

3.1.5. ÖPNV-relevante Zielorte

Im Rahmen der Mobilitätssimulation werden ÖPNV-relevante Ziele im Planungsgebiet berücksichtigt, da hier mit erhöhtem Quell- und Zielverkehr zu rechnen ist und eine Erreichbarkeit dieser Orte gewährleistet werden soll. Zu den nachfragerlevanten Strukturen zählen öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie Bürgerbüros und Ortsverwaltungen oder Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie beispielweise Krankenhäuser. Auch Sportstätten, kulturelle Einrichtungen sowie Einkaufs- und Freizeitangebote und Bildungseinrichtungen sind Teil der Betrachtung. Zusätzlich werden Gewerbegebiete einbezogen. Für die Stadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis wurden umfassende Daten beispielweise anhand von Open-Street-Map(OSM)-Datenabfragen zu den einzelnen ÖPNV-relevanten Zielen aggregiert. Diese Daten finden in den weiteren Analysen und Simulationen Berücksichtigung.

Die Abbildung 18 zeigt alle Ortsverwaltungen, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Bildungseinrichtungen (Hochschul- bzw. Universitätsstandorte und Schulen) sowie relevante (touristische) Ziele in Wiesbaden, bei denen mit einem größeren Personenaufkommen zu rechnen ist. Dazu zählen neben Schwimmbädern, Museen und Theatern auch die Fasanerie, der Neroberg und Veranstaltungsorte wie der Schlachthof. Wie für Oberzentren üblich, lässt sich eine Häufung der ÖPNV-relevanten Strukturen in den zentralen Lagen der Stadt identifizieren. Eine weitere Verdichtung befindet sich in den rheinnahen Stadtteilen wie Biebrich, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim.

Abbildung 18: ÖPNV-relevante Ziele in Wiesbaden



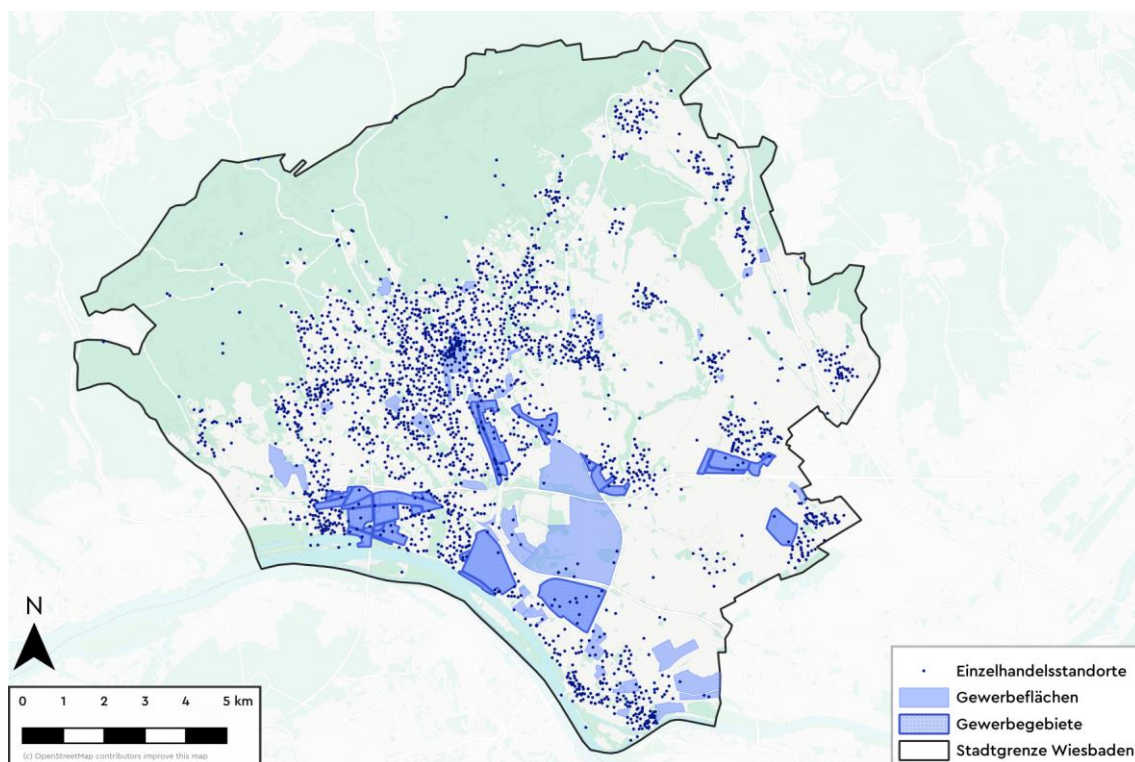
Quelle: ioki GmbH

Bildungseinrichtungen wie Schulen, Hochschulen und Universitäten spielen eine besonders wichtige Rolle für die ÖPNV-Planung, da anhand der festgelegten Start- und Endzeiten ÖPNV-Angebote bedarfsgerecht entworfen werden können. In Wiesbaden befinden sich 78 allgemeinbildende

Schulen mit rund 32 500 Lernenden (Stand: Schuljahr 2022/2023)⁹ und fünf Hochschulen bzw. Universitäten mit rund 14 000 eingeschriebenen Studierenden (Stand: Wintersemester 2021/2022). Der größte Anteil der Studierenden geht auf die Hochschule RheinMain zurück¹⁰.

Einzelhandelsstandorte und Gewerbeflächen bzw. -gebiete werden bei der ÖPNV-Planung und -modellierung ebenfalls betrachtet, da auch diese Quell- und Zielverkehr erzeugen und daher durch den ÖPNV erschlossen werden sollen. Gerade im Wiesbadener Stadtzentrum und in den einzelnen Stadtteilzentren lässt sich eine Ansammlung von Einzelhandelsstandorten identifizieren. Das deckt sich größtenteils mit den besiedelten Gebieten und in Abbildung 18 dargestellten nachfragerlevanten Strukturen (vgl. Abbildung 19). Die Gewerbeflächen bzw. -gebiete befinden sich vermehrt in rheinnahen Lagen angrenzend an bewohnte Gebiete (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Gewerbeflächen und -gebiete sowie Einzelhandelsstandorte in Wiesbaden



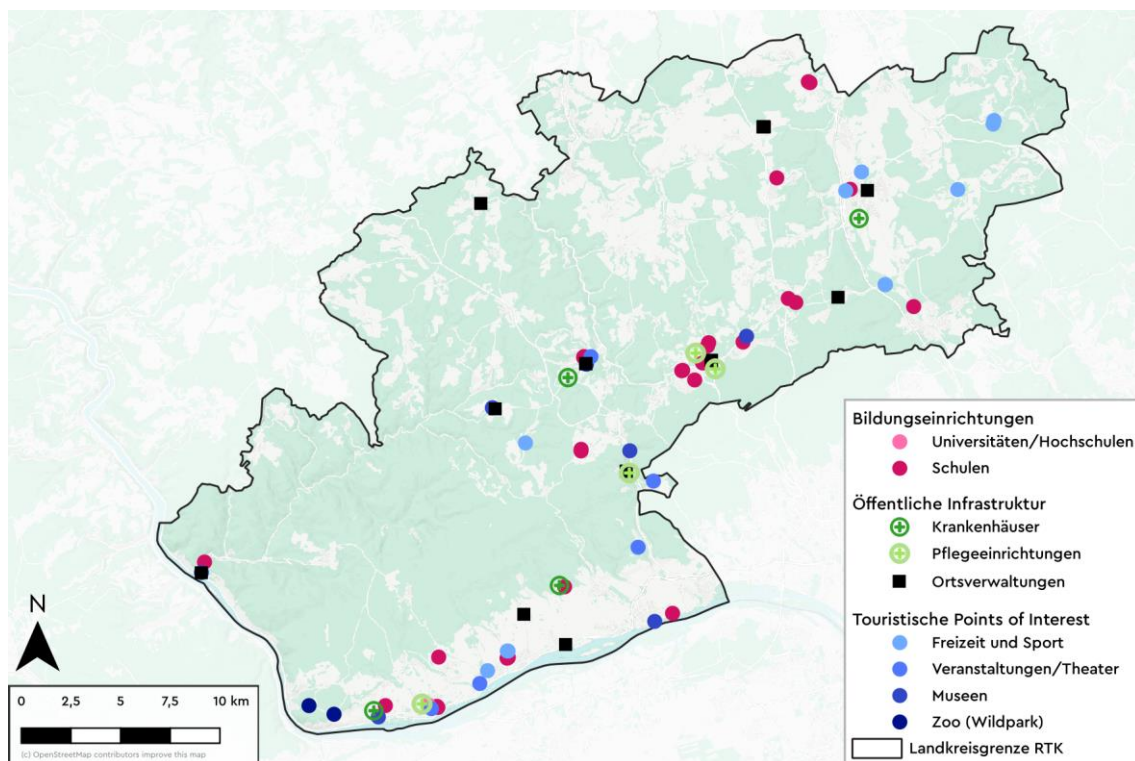
Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis verteilen sich die ÖPNV-relevanten Strukturen entsprechend der stärker besiedelten Städte und Gemeinden im Süden und Osten des Landkreises, insbesondere in den Städten entlang des Rheins wie Geisenheim, Eltville und Oestrich-Winkel. Etwas nördlicher konzentrieren sich Schulen, öffentliche Institutionen und Freizeiteinrichtungen in Städten wie Bad Schwalbach, Taunusstein und Idstein (vgl. Abbildung 20). Berücksichtigt wurden Einrichtungen, die ein höheres Personenaufkommen erwarten lassen und deshalb eine wichtige Rolle für den ÖPNV einnehmen.

⁹ Vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2022a, S.99

¹⁰ Vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2022b, S.2

Abbildung 20: ÖPNV-relevante Ziele im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

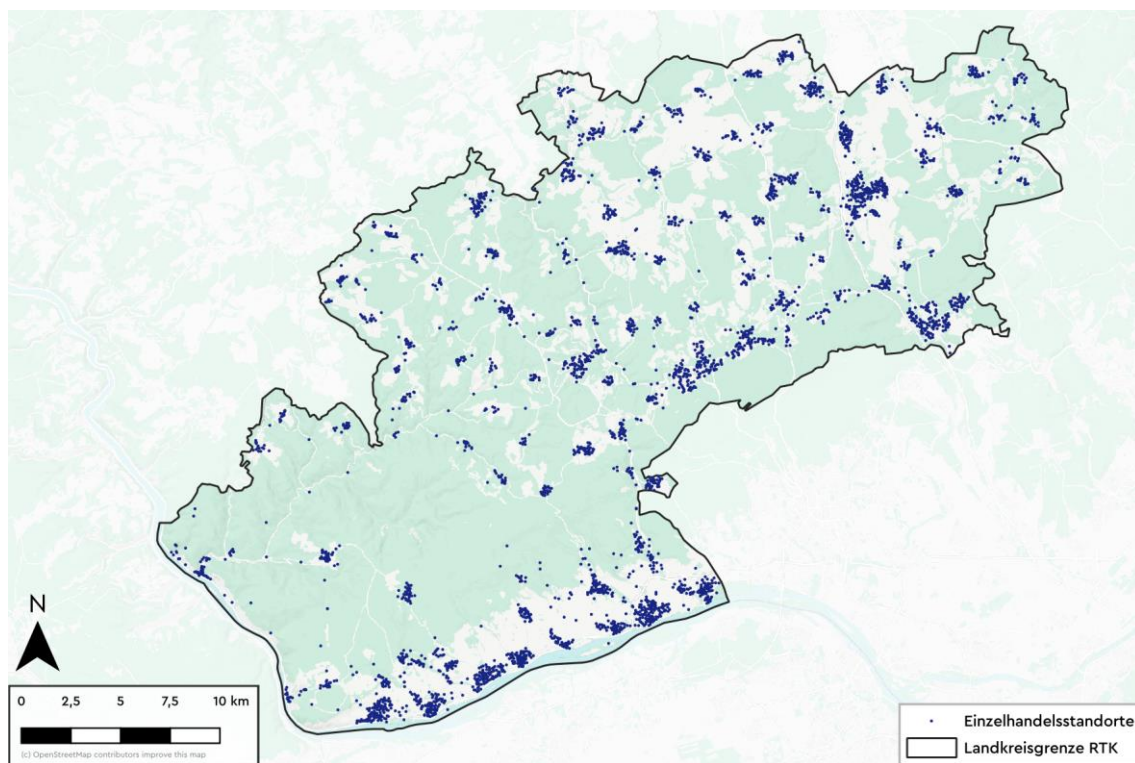
Die drei Hochschulstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis mit rund 10.000 Studierenden (Stand: Wintersemester 2022/2023)¹¹ befinden sich in Idstein im Norden des Landkreises sowie am Rhein in Geisenheim und in Oestrich-Winkel. Die 22 Schulen (öffentlich und privat) mit insgesamt rund 19.000 Lernenden (Stand: Schuljahr 2022/2023)¹² verteilen sich auf die Städte und Gemeinden im Landkreis (vgl. Abbildung 20).

Die in Abbildung 21 dargestellten Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis geben die einzelnen Stadt- und Gemeindezentren wieder. Ballungsräume sind wie zuvor Städte wie Taunusstein, Idstein, Geisenheim oder Eltville. Im Rahmen der weiteren Planung des ÖPNVs sollte demnach verstärkt auf die Anbindung dieser Bereiche geachtet werden, um eine Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

¹¹ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2022, S.10f

¹² Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2023, S.11

Abbildung 21: Einzelhandelsstandorte im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

3.2. Nahverkehrsanalyse

Die wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines Linienkonzeptes im Rahmen des Nahverkehrsplanes ist eine grundlegende und fundierte Analyse des Nahverkehrs im Status Quo. Hierzu wurden anhand der Mobilitätssimulation verschiedene Kennziffern und wichtige Parameter des ÖPNVs in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ausgewertet und analysiert. Gleichzeitig erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsanalyse eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-relevanten Infrastruktur und der Organisation des ÖPNVs in den beiden Gebietskörperschaften. Dies beinhaltet u. a. die Art und Lage von Betriebshöfen, die bestehenden Konzessionen sowie die Verfügbarkeit an Personal und Fahrzeugen.

Die Planung und Ausgestaltung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet liegt in der Zuständigkeit verschiedener Aufgabenträger. Die Organisation des SPNV, der neben Regionalexpress- und Regionalbahnlinien auch die S-Bahn Rhein-Main umfasst, obliegt dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), wobei auf Verbindungen nach Rheinland-Pfalz zusätzlich der dort zuständige Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) die Organisation übernimmt. Die Aufgabenträgerschaft für den Öffentlichen Personennahverkehr in Wiesbaden ist in der Landeshauptstadt Wiesbaden beim städtischen Dezernat für Bauen und Verkehr angesiedelt. Die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) übernimmt die Aufgabenträgerschaft für den Rheingau-Taunus-Kreis.

3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienen-nahverkehr

Die Stadt Wiesbaden ist derzeit über verschiedene Verbindungen an den Fernverkehr der Deutschen Bahn angeschlossen. Züge der ICE-Linie 50 verbinden Wiesbaden zweistündlich mit Frankfurt, Fulda, Erfurt, Leipzig und Dresden. In den Morgen- und Abendstunden verkehren zusätzlich einzelne Züge der ICE-Linie 45 über den Wiesbadener Hauptbahnhof, welche direkte Verbindungen nach Köln sowie Mannheim, Stuttgart und München herstellen. Neben den Fernzügen der Deutschen Bahn bietet auch das Unternehmen FlixTrain Fahrten von Wiesbaden über Frankfurt Süd, Kassel-Wilhelmshöhe, Braunschweig und Wolfsburg nach Berlin Südkreuz an. Dieses Angebot beschränkt sich auf jeweils eine Fahrt an insgesamt drei Wochentagen. Eine Übersicht gibt Tabelle 9.

Tabelle 9: Schienenpersonenfernverkehr in Wiesbaden

Linie	Verlauf	Takt
ICE 45	Köln – Wiesbaden – Mainz – Mannheim – Stuttgart (– München)	Einzelne Fahrten
ICE 50	Wiesbaden – Frankfurt – Fulda – Erfurt – Leipzig – Dresden	120'
FLX 11	Wiesbaden – Mainz – Frankfurt (Main) Süd – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Göttingen – Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg – Berlin Hbf – Berlin Südkreuz	3x wöchentlich

Quelle: Planersocietät

Fernverkehr mit Bussen wird von Wiesbaden durch verschiedene nationale und internationale Anbieter durchgeführt. Die Fernbushaltestelle befindet sich am Busbahnhof des Wiesbadener Hauptbahnhofs, sodass ein direkter Umstieg zwischen Angeboten im Schienen- und Busfernverkehr möglich ist. Von dort bietet der Anbieter FlixBus Verbindungen in mehr als 20 Städte an, darunter umsteigefreie Verbindungen nach Köln, Düsseldorf und Essen sowie nach Karlsruhe, Stuttgart und München. Darüber hinaus existieren zahlreiche internationale Verbindungen, vorwiegend nach Osteuropa.

Neben den Fernverkehrslinien verkehren in der Stadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis mehrere Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Linie RB 10 bedient stündlich die Halte entlang der rechten Rheinstrecke zwischen Neuwied, Koblenz und Frankfurt am Main. In der HVZ wird diese Linie auf dem Abschnitt Koblenz – Frankfurt auf einen Halbstundentakt verdichtet. Zusätzlich fahren in der HVZ einzelne Züge der Linie RE 9 zwischen Eltville und Frankfurt, die das Angebot der RB 10 um vereinzelte Expressverbindungen ergänzen. Anders als die Züge der RB 10 hält der RE 9 dabei nicht am Wiesbadener Hauptbahnhof. Ab Dezember 2025 wird das Angebot auf der Rechten Rheinstrecke durch die neue Linie RE 19, auch als Rheingau-Express bezeichnet, ergänzt. Diese Linie soll zweistündlich zwischen Koblenz und Frankfurt am Main verkehren. Diese Linie lässt aufgrund ihres Expresscharakters die Halte in Erbach, Hattenheim und Lorchhausen aus und wird darüber hinaus, analog zum RE 9, nicht am Wiesbadener Hauptbahnhof halten.

Auf der Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt und Limburg an der Lahn verkehren stündlich Züge der Linie RB 22, die in der HVZ um Fahrten des RE 20 ergänzt werden. Letzterer zeichnet sich durch eine geringere Zahl an Zwischenhalten und somit auch durch kürzere Reisezeiten im Abschnitt Niedernhausen – Limburg aus. Von Niedernhausen verkehrt halbstündlich die Linie RB 21 zum Wiesbadener Hauptbahnhof über die Ländchesbahn, die einen Bahnanschluss für die Wiesbadener Stadtteile Igstadt und Erbenheim herstellt. In der HVZ fährt jeder zweite Zug auf der RB 21 über Niedernhausen hinaus bis nach Limburg, wodurch das Angebot auf der Main-Lahn-Bahn zusätzlich ergänzt wird. Darüber hinaus existiert mit der Linie RB 75 eine Verbindung von Wiesbaden nach Aschaffenburg über Mainz, Groß-Gerau, Darmstadt und Dieburg. Diese Linie verkehrt halbstündlich zwischen Wiesbaden und Darmstadt. Zwischen Darmstadt und Aschaffenburg besteht ein 30-Minuten-Takt nur in der HVZ, ansonsten wird dieser Abschnitt im Stundentakt bedient.

Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis verfügen auch über einen Anschluss an die S-Bahn Rhein-Main. Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist über die S 1, S 8 und S 9 jeweils halbstündlich mit Frankfurt und dessen Umland verbunden. Während die Linie S 1 nordmainisch zum Frankfurter Hauptbahnhof und anschließend weiter über Offenbach nach Rödermark-Ober Roden verkehrt, nutzen die Linien S 8 und S 9 überwiegend Schienenstrecken südlich des Mains. Beide Linien bedienen einen gemeinsamen Linienweg über Rüsselsheim, Frankfurt Flughafen, Frankfurt Hbf und Offenbach Ost nach Hanau Hbf mit dem Unterschied, dass die S 8 über den Mainzer Hauptbahnhof und die Linie S 9 auf einem beschleunigten Linienweg über Mainz-Kastel verkehrt. Der Abschnitt zwischen Offenbach Ost und Hanau wird von der Linie S 8 nur in HVZ bedient. Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis ist durch die S 2 in das Netz der S-Bahn Rhein-Main integriert. Diese halbstündliche Linie stellt eine direkte Verbindung nach Hofheim am Taunus, Frankfurt, Offenbach sowie Dietzenbach her und wird in der HVZ auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis

Linie	Verlauf	Betreiber	Vertragsdauer
RE 9/19	Eltville – Wiesbaden-Biebrich – Mainz-Kastel – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf	VIAS	bis 12/2038
RB 10	Neuwied – Koblenz – Rüdesheim – Wiesbaden Hbf – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf		
RE 20	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst – Hofheim (Taunus) – Niedernhausen – Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn)	DB Regio	bis 12/2036
RB 21	Wiesbaden Hbf – Wiesbaden-Igstadt – Niedernhausen (– Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn))	Hessische Landesbahn	bis 12/2032
RB 22	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst – Hofheim (Taunus) – Niedernhausen – Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn)	DB Regio	bis 12/2036

Linie	Verlauf	Betreiber	Vertragsdauer
RB 75	Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf – Groß-Gerau – Darmstadt Hbf – Dieburg – Babenhausen – Aschaffenburg Hbf	Hessische Landesbahn	bis 12/2033
S 1	Wiesbaden Hbf – Hochheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Rödermark-Ober Roden	DB Regio	bis 12/2036
S 2	Niedernhausen – Hofheim (Taunus) – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost - Dietzenbach	DB Regio	bis 12/2029
S 8	Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf – Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen Rbf – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost (– Hanau Hbf)	DB Regio	bis 12/2036
S 9	Wiesbaden Hbf – Mainz-Kastel – Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen Rbf – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Hanau Hbf	DB Regio	bis 12/2036

Quelle: Planersocietät

Auf dem Stadtgebiet Wiesbadens befinden sich derzeit insgesamt acht Stationen des SPNV. Der Wiesbadener Hauptbahnhof bildet mit elf Abfahrten je Stunde und Richtung das Herzstück des Schienenverkehrs in der Landeshauptstadt. Auch die S-Bahn-Stationen Wiesbaden Ost und Mainz-Kastel verfügen über ein dichtes SPNV-Angebot mit mehreren Abfahrten je Stunde und Richtung, insbesondere in und aus Richtung Frankfurt. Während die Stationen Wiesbaden-Erbenheim, Wiesbaden-Igstadt und Auringen/Medenbach entlang der Ländchesbahn ganztägig halbstündlich bedient werden, ist dies bei den Halten in Wiesbaden-Biebrich und Wiesbaden-Schierstein nur in der HVZ der Fall. Insgesamt sechs der acht Stationen auf Wiesbadener Stadtgebiet können zumindest eingeschränkt barrierefrei erreicht werden, wobei bei drei der Haltepunkte ggf. Unterstützung bei der Überwindung von maximal einer Stufe oder von Rampenanlagen mit Steigungen über 6% benötigt wird. Bei den zwei Bahnhaltungen, die derzeit nicht barrierefrei zugänglich sind, besteht insbesondere vor dem Hintergrund ein hoher Handlungsbedarf, dass es sich dabei um Standorte mit einem dichten Angebot handelt.

Tabelle 11: Bahnstationen in der LHW

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Wiesbaden Hbf	RB 10, RB 21, RB 75 S 1, (S 6), S 8, S 9, Fernverkehr	11-12	Barrierefrei
Wiesbaden-Biebrich	(RE 9), RB 10	1-2	Mit Hilfe barrierefrei
Wiesbaden-Erbenheim	RB 21	2	Barrierefrei

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Wiesbaden-Igstadt	RB 21	2	Mit Hilfe barrierefrei
Wiesbaden Ost	S 1, S 8, S 9	6	Nicht barrierefrei
Wiesbaden-Schierstein	(RE 9), RB 10	1-2	Mit Hilfe barrierefrei
Wiesbaden-Auringen/Medenbach	RB 21	2	Barrierefrei
Mainz-Kastel	(RE 9), RB 10 S 1, S 9	5-6	Nicht barrierefrei

Quelle: Planersocietät, Linien in Klammern verkehren an der betreffenden SPNV-Station nur mit einzelnen Fahrten

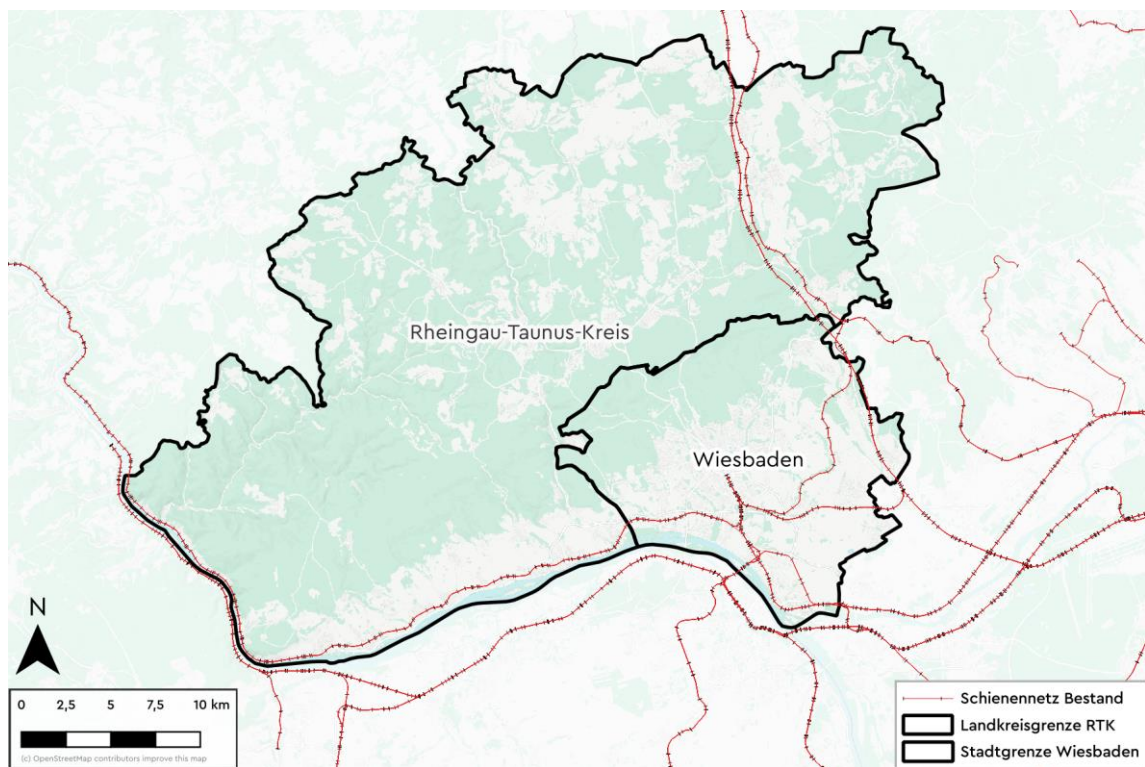
Im Rheingau-Taunus-Kreis liegen insgesamt 13 SPNV-Stationen, davon 11 an der rechtsrheinischen Bahnstrecke Richtung Koblenz, von denen stündliche Verbindungen verkehren, die in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Ein vergleichbares Angebot besteht auch an den zwei Bahnhöfen Idstein und Niedernhausen entlang der Main-Lahn-Bahn. Letzterer bietet durch die zusätzliche Anbindung an die Züge der Ländchesbahn sowie der S-Bahn Rhein-Main insgesamt 5 Abfahrten je Stunde und Richtung. Im Rheingau-Taunus-Kreis ist mit dem Bahnhof Lorch lediglich eine Station barrierefrei ausgebaut.

Tabelle 12: Bahnstationen im RTK

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Assmannshausen	RB 10	1	Nicht barrierefrei
Eltville	RE 9, RB 10	1	Nicht barrierefrei
Erbach (Rheingau)	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Geisenheim	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Hattenheim	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Idstein (Taunus)	RE 20, RB 21, RB 22	1	Mit Hilfe barrierefrei
Lorch (Rhein)	RB 10	1	Mit Hilfe barrierefrei
Lorchhausen	RB 10	1	Nicht barrierefrei
Niedernhausen (Taunus)	RE 20, RB 21, RB 22, S 2	5	Barrierefrei
Niederwalluf	RE 9, RB 10	1	Nicht barrierefrei
Oestrich-Winkel	RB 10	1	Barrierefrei
Rüdesheim am Rhein	RB 10	1	Nicht barrierefrei
Wörsdorf	RB 22	1	Nicht barrierefrei

Quelle: Planersocietät

Abbildung 22: Schienennetz Wiesbaden & RTK



3.2.2. Regionale Busverbindungen

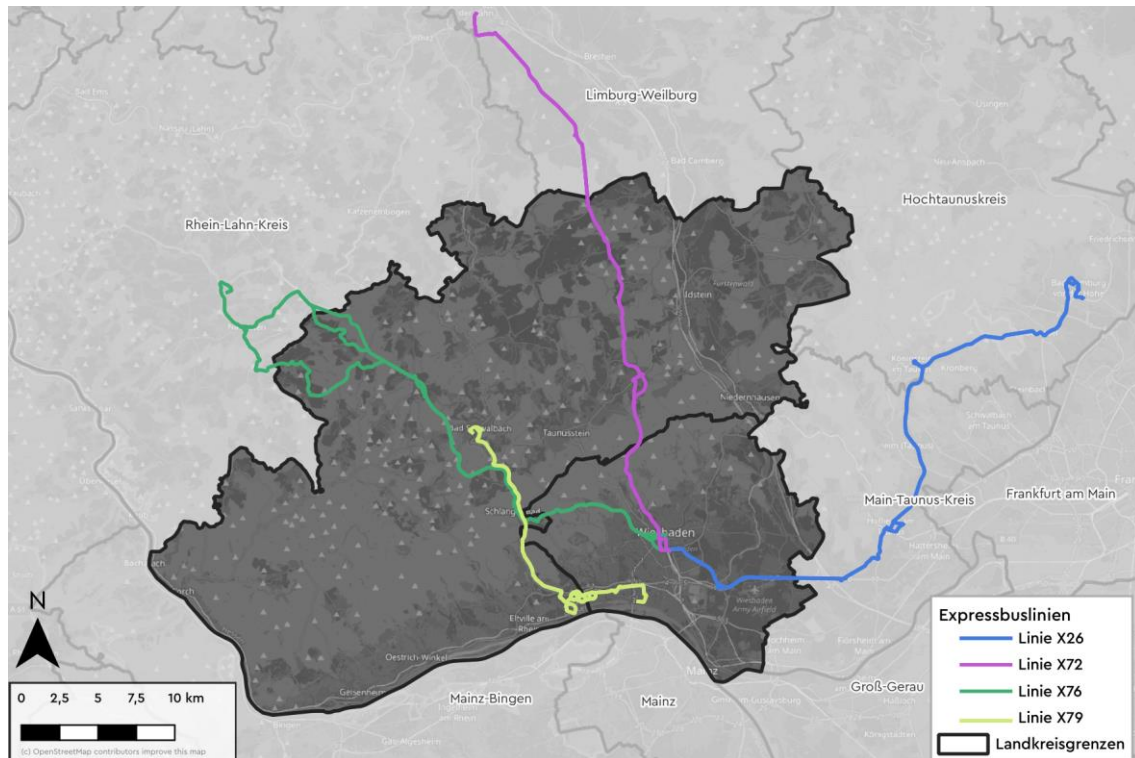
RMV-Expressbus-Linien

Die Expressbusse sind im Rhein-Main-Verkehrsverbund die hochwertigste Produktgruppe innerhalb der Linienbusprodukte. Ihre verkehrliche Funktion besteht darin, schnelle Verbindung zentraler Orte dort zu ermöglichen, wo eine SPNV-Infrastruktur fehlt, aber von der Netzhierarchie denkbar wäre. Entsprechend hochwertig ist die Planungsmaxime für die X-Busse. Grundsätzlich soll eine Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr ermöglicht werden, bei einem möglichst direkten Linienverlauf, der die Reisezeit des Individualverkehrs nicht um die Hälfte übersteigt ($\text{Reisezeit} < \text{IV-Reisezeit} * 1,5$). Da durch den X-Bus SPNV-Qualitäten fortgeführt werden sollen, ist ein SPNV-Anschluss überwiegend vorhanden. Im Rheingau-Taunus-Kreis und der Landeshauptstadt Wiesbaden verkehren zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse vier Expressbusse. Auf das Zentrum von Wiesbaden sind die drei Linien X26, X72 und X76 ausgerichtet:

- Die Linie X26 verläuft in Richtung Frankfurt nach Osten. Über Hofheim und Königsstein endet sie in Bad Homburg und bietet damit Tangentialverbindungen an SPNV-Ästen des Frankfurter Stadtverkehrs.
- Die Linie X72 führt aus Wiesbaden in Richtung Norden durch den Rheingau-Taunus-Kreis nach Limburg.
- Die Linie X76 bedient von Wiesbaden aus kommend nach Nord-Westen das Kreisgebiet und endet im benachbarten Nastätten. Ihr Verlauf orientiert sich an der B 260.

- Die X79 bedient primär eine Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis. Sie verbindet Bad Schwalbach mit Niederwalluf am Rhein und hat hier Anschluss an den RB 10 (siehe dazu oben). Die Linie endet fahrplanmäßig in Wiesbaden-Biebrich und hat damit keinen Anschluss an das Wiesbadener Zentrum.

Abbildung 23: Expressbusse Wiesbaden & RTK

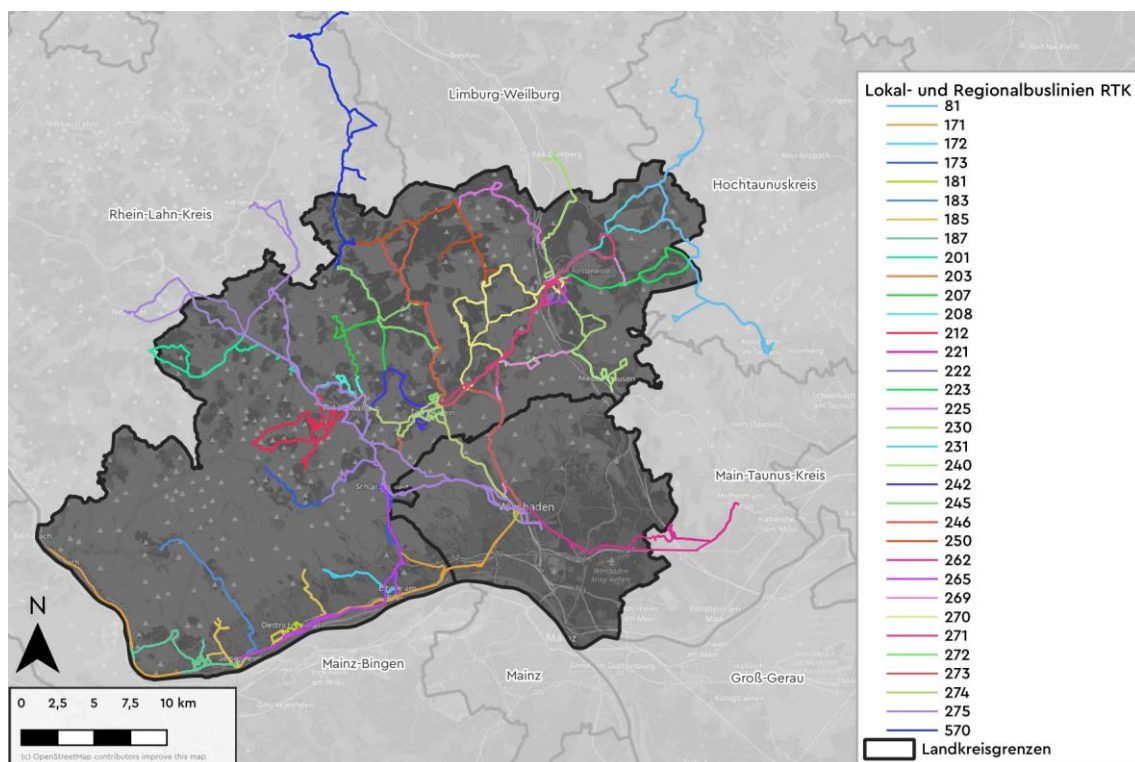


Quelle: ioki GmbH

Regional- und Lokalbuslinien

Im Rheingau-Taunus-Kreis verkehren über 30 Linien im Regional- und Lokalverkehr, die sich zu einem auf die regionalen Zentren ausgerichteten Netz zusammensetzen. Die Regionalbuslinien in der Zuständigkeit des RMV bedienen dabei vorwiegend die stärksten Achsen sowie kreisüberschreitende Verbindungen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Linien, die radial auf die Landeshauptstadt Wiesbaden ausgerichtet sind und Verbindungen in Richtung des Rheingaus sowie in die zentralen Orte des Taunus (Bad Schwalbach, Idstein, Taunusstein) herstellen. Das Lokalbusnetz in der Zuständigkeit der RTV umfasst vorwiegend kleinräumige Linien mit vorrangiger Erschließungsfunktion. Dabei liegt ein Fokus auf der Verknüpfung von Siedlungsbereichen, die nicht durch das Regionalbusnetz abgedeckt werden. Im Rheingau-Taunus-Kreis betrifft dies vorwiegend tangentielle Verbindungen sowie Erschließungsverkehre mit Anschluss an den Regionalbusverkehr in den zentralen Orten. Insbesondere im Rheingau dienen die Lokalbuslinien dabei auch als Zubringerlinien zum SPNV.

Abbildung 24: Lokal- und Regionalbus Wiesbaden & RTK

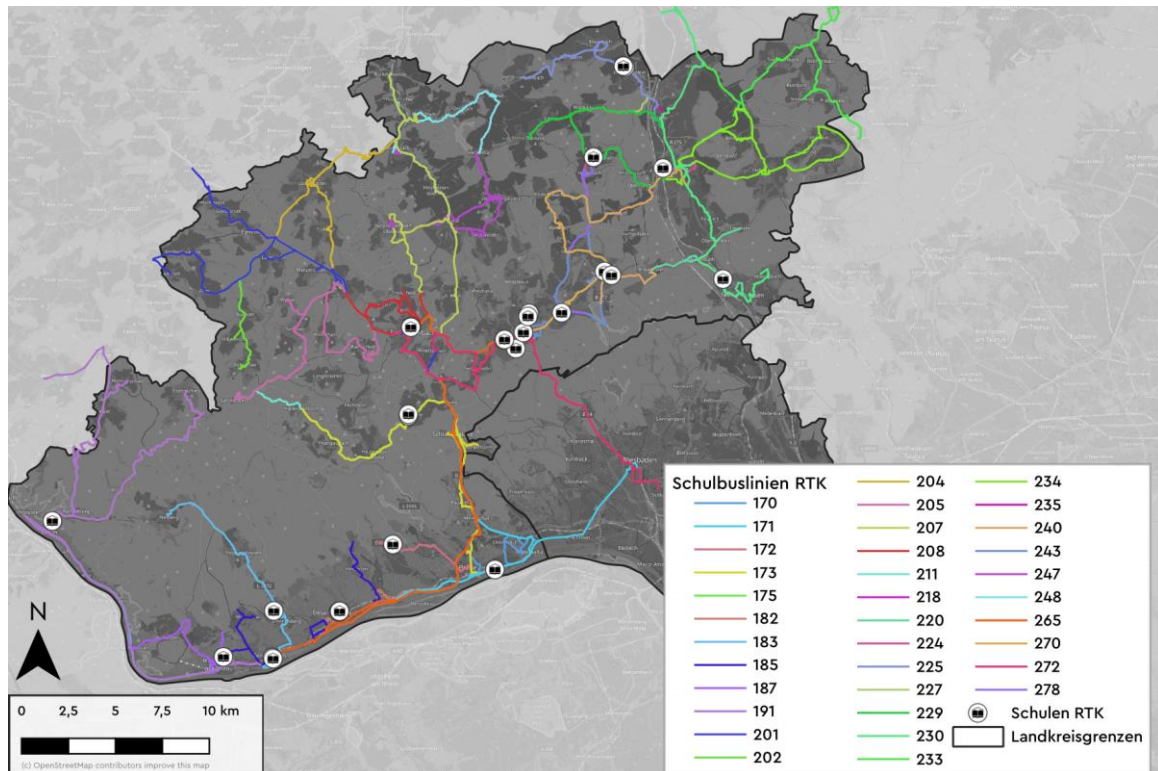


Quelle: ioki GmbH

Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis

Zu Abdeckung der Anforderungen des Schülerverkehrs werden im Rheingau-Taunus-Kreis zahlreiche zusätzliche Fahrten im Linienverkehr angeboten. Neben zusätzlichen Fahrten auf ganztägig verkehrenden Linien existieren dabei auch weitere Linien, die lediglich im Schülerverkehr betrieben werden. Jene Linien bedienen vorwiegend solche Relationen, die durch den übrigen Linienverkehr nicht abgebildet werden. Dabei kann es auch zu deutlichen Unterscheidungen der Linienführungen gleich bezeichneter Linien kommen.

Abbildung 25: Schulbuslinien RTK

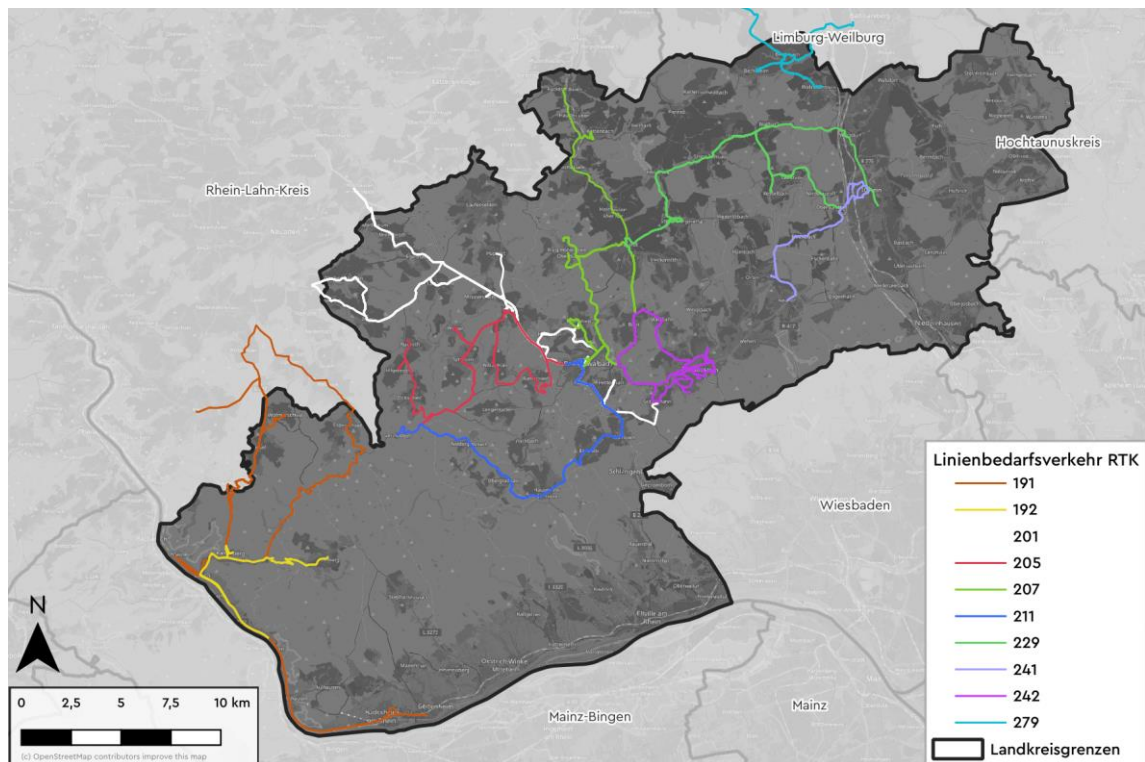


Quelle: ioki GmbH

Linien-Bedarfsverkehre RTK

Auf nachfrageschwachen Relationen im Rheingau-Taunus-Kreis existieren verschiedene Angebote des Bedarfsverkehrs, die in Form eines Rufbus-Systems abhängig vom Betreiber 60 bis 90 Minuten vor Abfahrt bestellt werden können. Auf den bedienten Relationen besteht dabei in der Regel kein klassischer Linienverkehr, sodass dem Rufbus eine besondere Bedeutung in der Erschließung zukommt. An zentralen Knoten (z. B. Umsteigehaltestellen oder SPNV-Haltepunkten) besteht jeweils die Möglichkeit zum Umstieg auf den Linienverkehr.

Abbildung 26: Linienbedarfsverkehr RTK



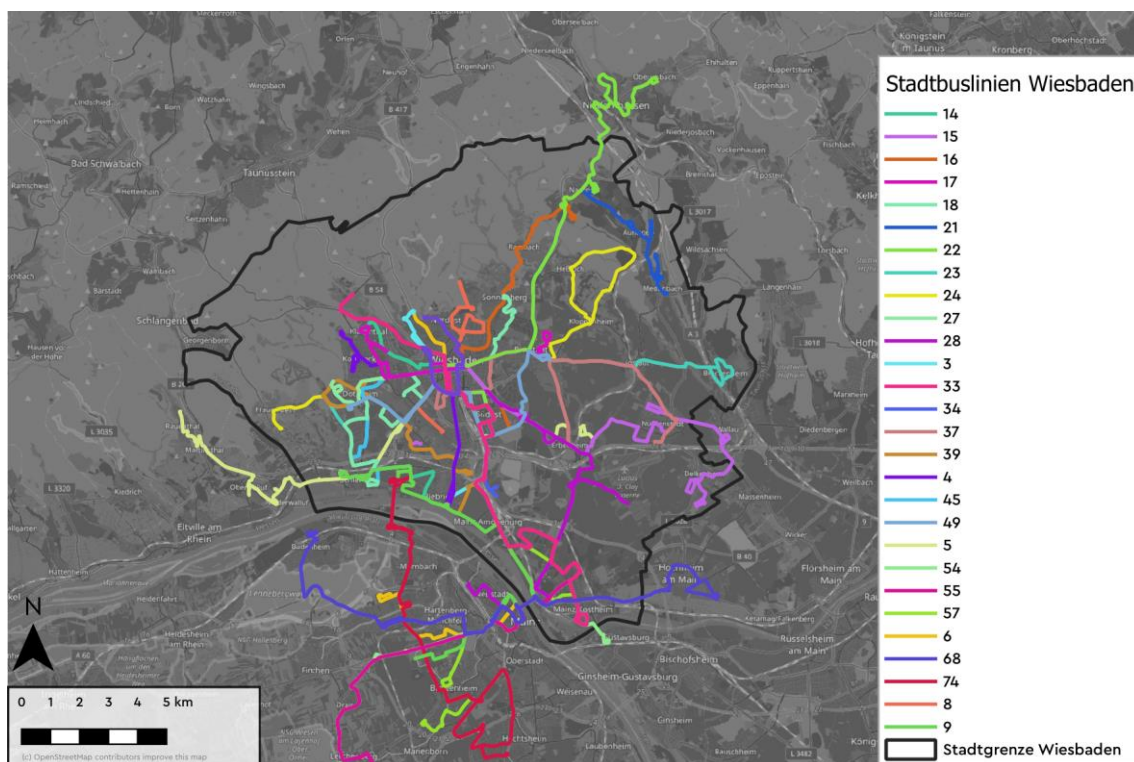
Quelle: ioki GmbH

3.2.3. Lokale Busverbindungen

Stadtbusverkehr

Im Rahmen des 2017 beschlossenen Dienstleistungsauftrag für das Wiesbadener Stadtbusnetz wurden die Leistungen auf den Stadtbuslinien für weitere zehn Jahre direkt an ESWE-Verkehr vergeben. Mehrere sogenannten Gemeinschaftslinien (Linien 6, 9, 33 und 74), die sowohl auf Mainzer als auch auf Wiesbadener Stadtgebiet verkehren, werden von ESWE-Verkehr und der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) gemeinsam betrieben. Die in den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim verkehrenden Linien 54-58 sind Teil des Mainzer Stadtbusnetzes, sodass ausschließlich die MVG für den Betrieb zuständig ist.

Abbildung 27: Stadtbus Wiesbaden

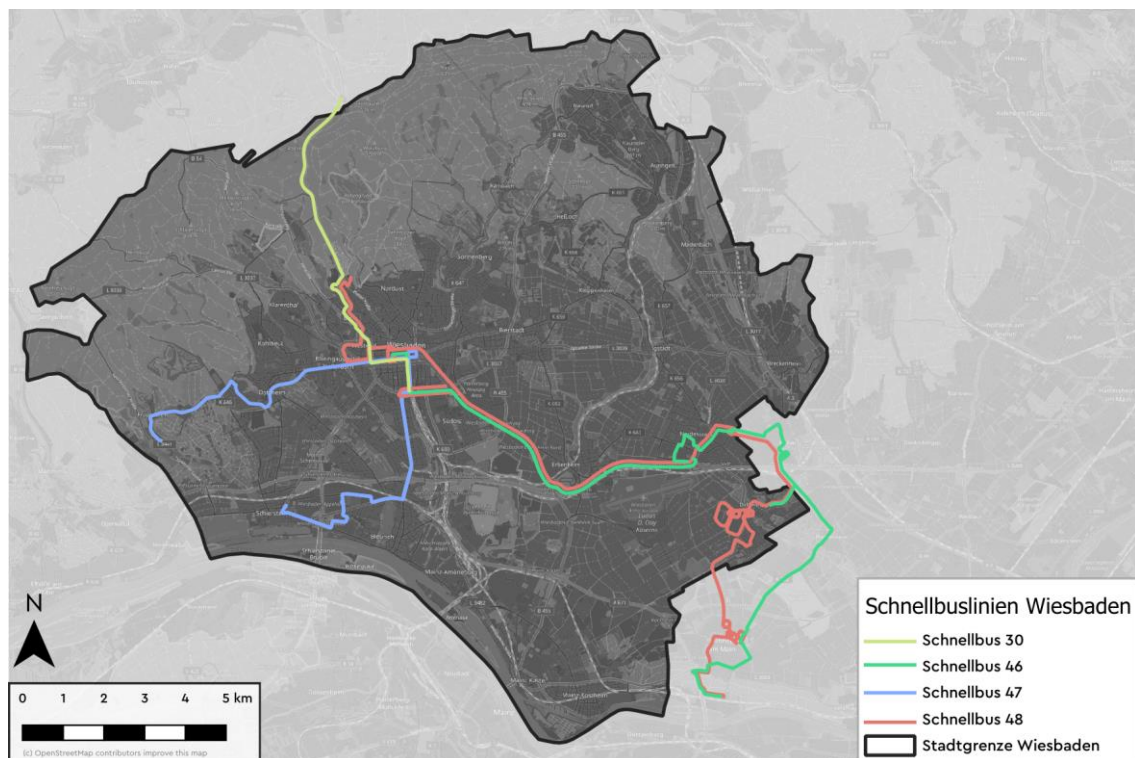


Quelle: ioki GmbH

Schnellbusverkehre Wiesbaden

In der Landeshauptstadt verkehren mehrere Stadtbushlinien beschleunigt durch das Auslassen von Halten sowie das Befahren von Schnellstraßen und Autobahnen im Stadtgebiet. Die Linien 46 und 48 verkehren ganztägig und binden dabei die Außenstadtteile Nordenstadt und Delkenheim sowie Teile der Städte Hochheim und Hofheim im Main-Taunus-Kreis an, in denen sie auch Erschließungsfunktionen übernehmen. Die Linie 47 verkehrt als beschleunigte Verstärkerlinie lediglich in der HVZ, wobei zum Teil verschiedene Linienwege befahren werden. Die Linie 30 wird als Freizeitlinie zum Ausflugsziel Platte lediglich an Wochenenden betrieben.

Abbildung 28: Schnellbuslinien Wiesbaden

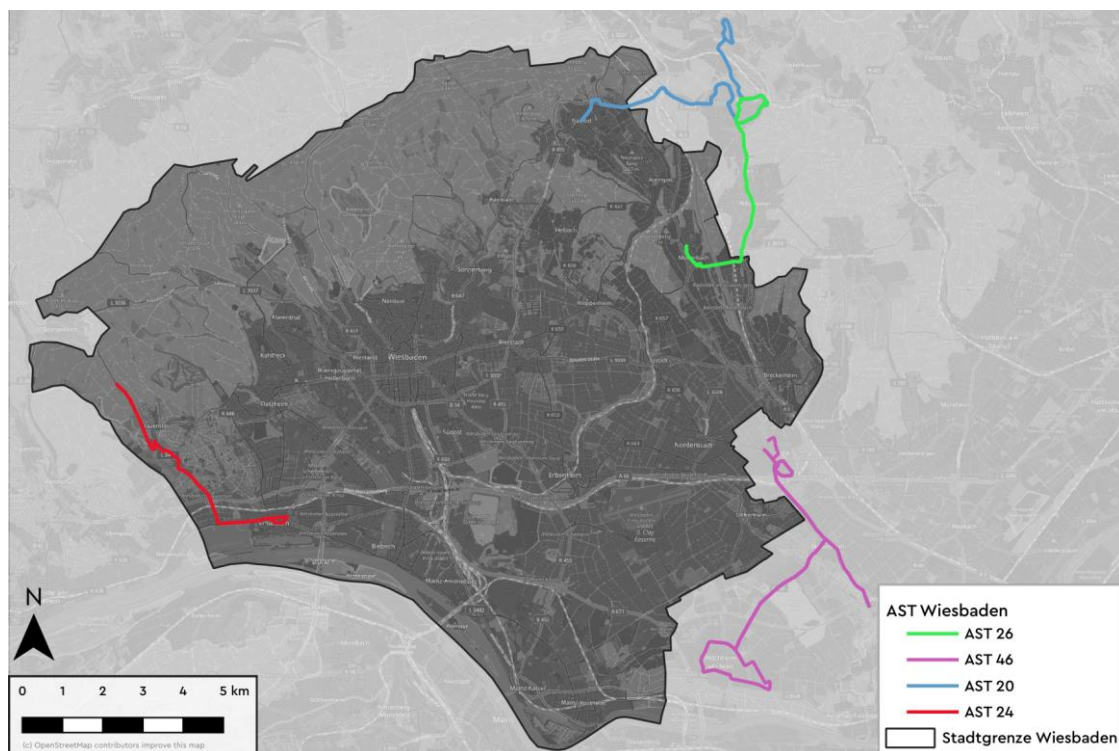


Quelle: ioki GmbH

Bedarfsverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden

In den Wiesbadener Außenstadtteilen sowie auf Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus, auf denen nur ein geringes Nachfragepotenzial besteht, betreibt die ESWE Verkehr verschiedene Bedarfsverkehrslinien in Form von Anruf-Sammeltaxis (AST), wobei die Linie AST46 vollständig außerhalb des Wiesbadener Stadtgebiets verkehrt. Die einzelnen Bedarfsverkehrslinien weisen unterschiedliche Bedienungszeiten auf. Während die Linien AST24, AST26 und AST46 ganztägig in unregelmäßigem Takt angeboten werden, übernimmt das Angebot AST20 die Fahrten der regulären Buslinie 20 in der Schwachverkehrszeit. Eine Fahrt muss je nach Linie mindestens 30 bis 45 Minuten vor Abfahrt bestellt werden.

Abbildung 29: AST Wiesbaden

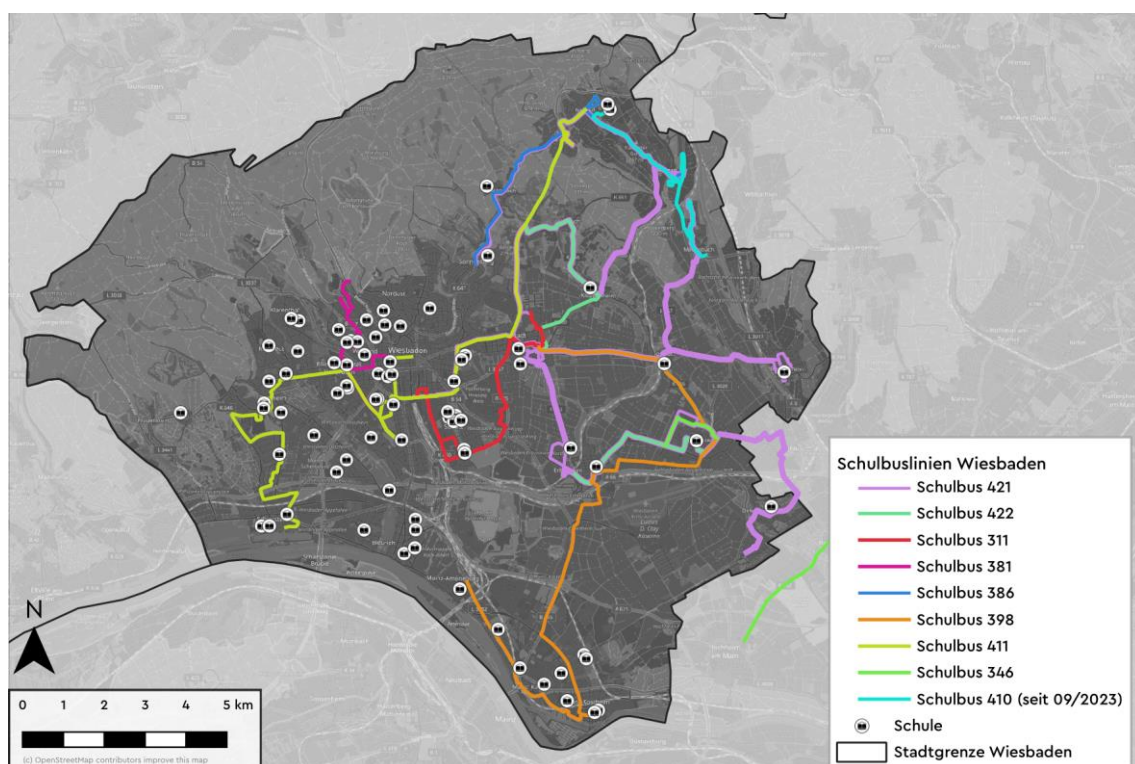


Quelle: ioki GmbH

Schulbusverkehre Wiesbaden

Trotz des dichten Liniennetzes im Stadtbusverkehr verkehren in Wiesbaden mehrere ergänzende Schulbuslinien, die den Schülerverkehr auf solchen Relationen abwickeln, auf denen kein regelmäßiges Linienangebot besteht. Die Schulbuslinie 38 sticht dadurch hervor, dass sie entgegen den anderen Schulbuslinien auch im Liniennetzplan enthalten ist und ihr eine Bezeichnung des Stadtbusnetzes zugeordnet ist. Die übrigen Schulbuslinien sind durch eine dreistellige Liniennummer mit vorangestelltem E gekennzeichnet und bedienen sowohl Relationen, die im Stadtbusnetz bedient werden, als auch zusätzliche Linienwege, die außerhalb des Schülerverkehrs nicht ohne Umstieg genutzt werden können.

Abbildung 30: Schulbuslinien Wiesbaden



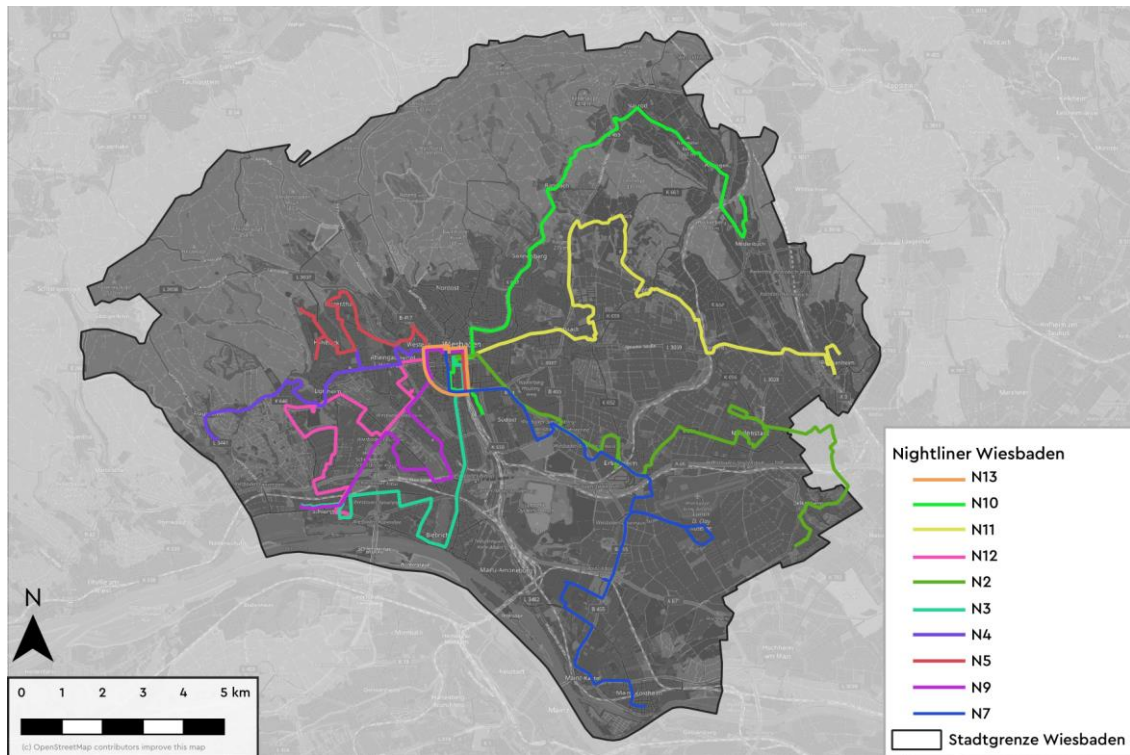
Quelle: ioki GmbH

Nachtbusverkehre Wiesbaden

Nach Mitternacht werden auf Wiesbadener Stadtgebiet zusätzliche Fahrten durch den sogenannten Nightliner angeboten, die gegenüber dem Angebot tagsüber umwegige Linienführungen zugunsten einer erhöhten Erschließungswirkung aufweisen. Die Linien des Nightliners sind dabei stark auf die zentralen Zielorte Innenstadt und Hauptbahnhof ausgerichtet, an denen Anschluss zwischen den Linien bzw. zum Schienenverkehr besteht. Unter der Woche verkehrt lediglich die Ringlinie N13 die gesamte Nacht, während auf den übrigen Nightliner-Linien jeweils nur eine Fahrt ausgehend vom Platz der Deutschen Einheit um 0:30 Uhr angeboten werden. Am Wochenende verkehren alle Nightliner-Linien mit mehreren Fahrten, wobei im Rahmen von Veranstaltungen zusätzliche Fahrten angeboten werden. Mehrere Linien sind dabei auch im Sonderverkehr an Heiligabend sowie in der Neujahrsnacht in Betrieb. Die Stadtteile Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim werden im Nachtverkehr am Wochenende zusätzlich durch die Linie 91 der MVG bedient.

Zusätzlich zu den Nightliner-Verkehren wird auch die Linie 6 zwischen dem Nordfriedhof in Wiesbaden und dem Mainzer Hauptbahnhof am Wochenende durchgängig betrieben.

Abbildung 31: Nachtverkehr Wiesbaden

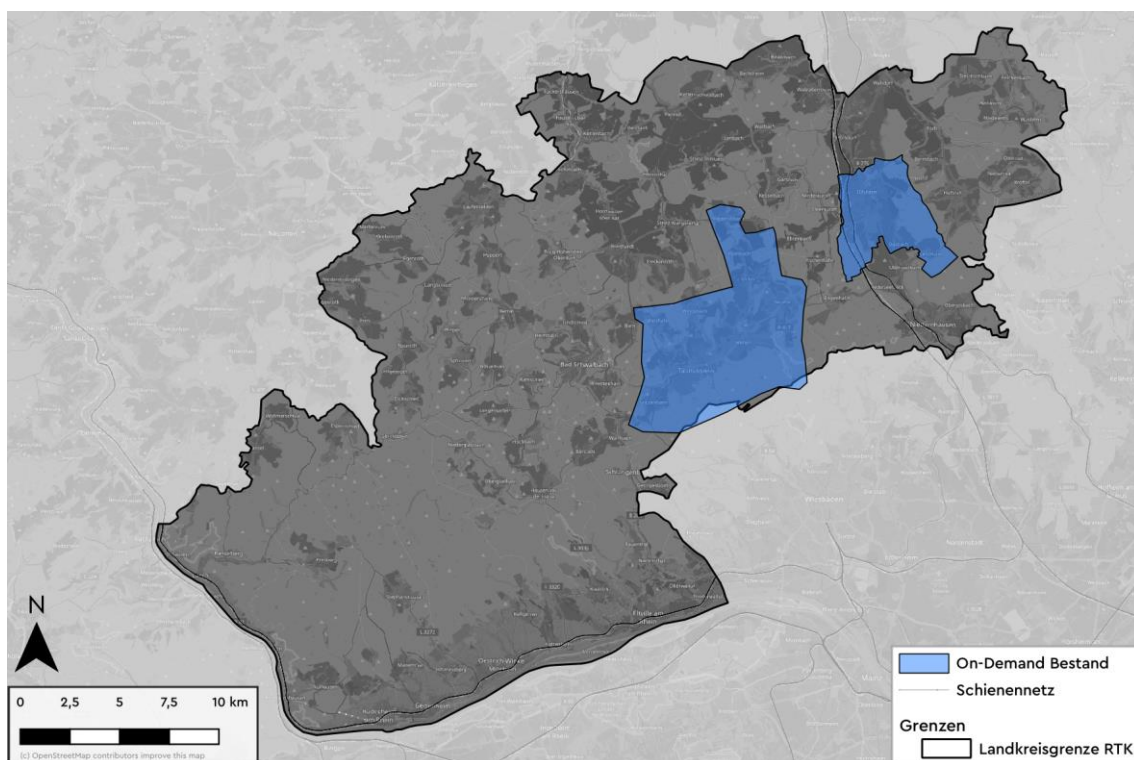


Quelle: ioki GmbH

3.2.4. Bedarfsgesteuerte Busverkehre

Im Rheingau-Taunus-Kreis verkehrt derzeit in den beiden Kommunen Taunusstein und Idstein der On Demand-Service „EMIL“ (vgl. Abbildung 32: On Demand-Bediengebiete im Zum Einsatz kommen mehrere Elektrofahrzeuge, die per Telefon oder App gebucht werden können. Das Bedienungsbereich wird durch ein engmaschiges Netz virtueller Haltepunkte abgedeckt, die für die Fahrgäste eine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit bieten. Seit der Inbetriebnahme ist insbesondere das Angebot in Taunusstein sehr gut angenommen worden, so dass hier bereits Erweiterungen vorgenommen wurden. Alle Informationen rund um das Angebot werden vom RMV und den Kommunen (Taunusstein und Idstein) online zur Verfügung gestellt.

Abbildung 32: On Demand-Bediengebiete im RTK



Quelle: ioki GmbH

3.2.5. Mikromobilität / Vernetzung

In Wiesbaden gibt es verschiedene Mobilitätsangebote, die der Kategorie der Mikromobilität zuzuordnen sind. Dabei handelt es sich um E-Tretroller-, Bikesharing- sowie Carsharing-Angebote.

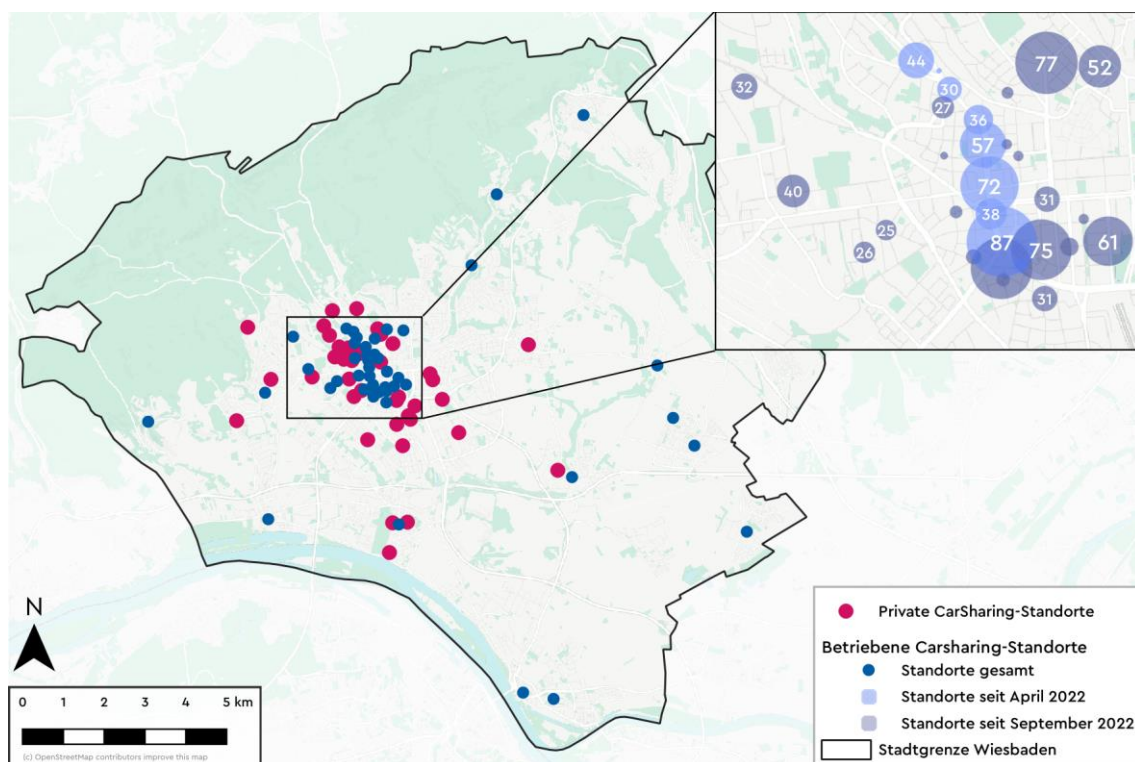
Laut Angaben der Landeshauptstadt aus dem Jahre 2019 gibt es vier verschiedene Anbieter für E-Tretroller im Stadtgebiet. Den verschiedenen Anbietern ist es laut dem Merkblatt für Anbieter von Elektro-Tretrollerverleihsysteme in Wiesbaden erlaubt, bis zu fünf Tretroller in einem Radius von 100 m zu platzieren (vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2019). Parks, Grünanlagen und Fußgängerzonen sind dabei nicht als Abstellbereich der Fahrzeuge gestattet. Die Nutzung sowie die

Anzahl der Tretroller haben nach Daten der Anbieter seit Inbetriebnahme 2019 eine steigende Tendenz.

Weiterhin werden in Wiesbaden mehrere Fahrradverleihsysteme betrieben. Nachdem der Betrieb des eigenen Fahrradverleihsystems unter dem Namen „meinRad“ im Mai 2022 eingestellt wurde, werden die noch vorhandenen Fahrräder inklusive der mehr als 80 bestehenden Stationen von einem privaten Anbieter weiter betrieben. Die vorhandenen Fahrräder sind elektrifiziert, um den topographischen Hindernissen der Stadt gerecht zu werden. Darüber hinaus bieten zwei weitere Anbieter ihren Service in Wiesbaden an. Die von den beiden Anbietern bereitgestellten Fahrräder sind nicht stationsbasiert und können größtenteils flächendeckend in der Landeshauptstadt abgestellt werden.

Vorhandene Daten zur Nutzung von Carsharing Stationen reichen bis Mai 2021 zurück. Viele der betriebenen Standorte sind erst seit dem vierten Quartal 2022 verfügbar. Alle in Wiesbaden betriebenen Carsharing-Services sind stationsbasiert. Fahrzeuge müssen an festen Standorten abgeholt bzw. abgestellt werden. Einige Anbieter arbeiten direkt mit der Stadt zusammen.

Abbildung 33: Car Sharing in der Wiesbadener Innenstadt



Quelle: ioki GmbH

3.2.6. Tariflandschaft

Der Tarif ist einer der zentralen Einflussfaktoren, wenn es um die Verkehrsmittelwahl geht. In Wiesbaden gelten dafür eine Vielzahl an spezialisierten Tarifformen, mit denen der Verkehrsverbund und die Stadt die Vielfalt der Nutzungsansprüche gerecht werden will. Neben der Integration in den überregionalen Verkehrsverbund RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) ist Wiesbaden auch

Teil eines lokalen Verkehrsverbunds mit der Stadt Mainz, für den die gemeinsame Preisstufe 13 gilt. Somit berechtigen Fahrscheine, die jeweils innerhalb einer der beiden Landeshauptstädte erworben wurden, zu einer Fahrt in die jeweils andere. Alle für das Tarifgebiet 6500 ausgegebenen Fahrscheine berechtigen zur Nutzung des ÖPNV in beiden Städten.

Der RMV listet in seinem Preisblatt knapp 40 Tarifoptionen für das Tarifgebiet 6500 (Mainz/Wiesbaden) auf. Neben Einzelfahrscheinen, die mit einem RMV-SparPass reduziert werden können, bietet der RMV verschiedenen Zeitkarten an. So sind Tages-, Wochen- und Monatskarten erhältlich, die zum Teil um vergünstigte Angebote für Schüler, Auszubildende und Senioren ergänzt werden. Eine Einzelfahrt für Erwachsene kostet zum Zeitpunkt der Bearbeitung (gültig ab 1. Januar 2023) 3,30 € und ist damit in einem ähnlichen Preissegment wie vergleichbare Fahrkarten in Frankfurt (3,40 €) oder Münster (3,30 €). Einzelfahrten in Darmstadt (2,60 €), Karlsruhe (2,80 €) oder Mannheim (3,00 €) sind hingegen deutlich günstiger. Im Verkehrsverbund Mainz Wiesbaden wird zudem eine Sammelkarte für 5 Fahrten in den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden für 12,50 € angeboten. Bezogen auf eine Fahrt entsteht dadurch ein vergünstigtes Angebot gegenüber Einzelfahrscheinen. Das Angebot kostenfreier Fahrten wie bspw. in der Augsburger City-Zone existiert nicht.

Der Rheingau-Taunus-Kreis ist in drei Obertarifgebiete (6200 Idstein, 6300 Rüdenheim, 6400 Bad Schwalbach) des RMV unterteilt, die sich wiederum aus mehreren A0-Tarifgebieten zusammensetzen. Die RMV-Preisstufe 1 gilt für Fahrten innerhalb eines A0-Tarifgebiets, die Preisstufe 2 analog für Fahrten in zwei A0-Tarifgebieten. Eines der drei Obertarifgebiete bzw. drei A0-Tarifgebiete innerhalb verschiedener A-Tarifgebiete können mit Tickets der Preisstufe 3 befahren werden. Die Preisstufe 4 gilt für tarifgebietübergreifende Fahrten zwischen zwei Obertarifgebieten und kann auf allen Relationen zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis eingesetzt werden. Für Fahrten zwischen Wiesbaden und angrenzenden Städten und Gemeinden besteht zusätzlich die vergünstigte Preisstufe 30. Lediglich für Fahrten zwischen den Obertarifgebieten 6200 (z. B. Idstein) und 6400 (z. B. Bad Schwalbach) sind im Rheingau-Taunus-Kreis Tickets der Preisstufe 5 nötig. Für Zeitkartennutzer besteht zusätzlich die Möglichkeit, Anschlussfahrkarten für Fahrten außerhalb des Gültigkeitsbereich der eigenen Zeitkarte zu erwerben. Diese richten sich preislich nach der Preisstufe der Zeitkarte und nach der notwendigen zusätzlichen Preisstufe zum Erreichen des Zielorts.

Tabelle 13: Tarifstrukturen im RMV

Raum	Tarifgebiete	Tarife	Tarif (übergreifend)
Wiesbaden und Mainz	Obertarifgebiet 6500	Preisstufe 13 Einzelticket: 3,30 €	Preisstufe 4 Einzelticket: 5,80 €
	A0-Tarifgebiet (Eine oder mehrere Gemeinden)	Preisstufe 1 Einzelticket: 2,45 €	
Rheingau-Taunus-Kreis	2 A0-Tarifgebiete	Preisstufe 2 Einzelticket: 3,15 €	Preisstufe 30 für angrenzende Städte und Gemeinden Einzelticket: 4,80 €

Raum	Tarifgebiete	Tarife	Tarif (übergreifend)
	Obertarifgebiet (6200, 6300 oder 6400)	Preisstufe 3 Einzelticket: 3,80 €	
	Mehrere Obertarifgebiete	Preisstufe 4 oder 5 Einzelticket: 5,80 €/9,75 €	

Quelle: Planersocietät

Für Fahrten in angrenzende Verkehrsverbünde bietet der RMV Übergangstarife an. So sind Fahrten aus dem Rheingau-Taunus-Kreis in den benachbarten rheinland-pfälzischen Rhein-Lahn-Kreis in den Preisstufen 2-4, aus Wiesbaden in der Preisstufe 5 möglich. Der Verbundbereich des Rhein Nahe Nahverkehrsverbunds (RNN) ist ebenfalls mit RMV-Tickets der Preisstufen 4, 5 und 6 sowie der Übergangspreisstufe 17 erreichbar. Umgekehrt ist die Stadt Wiesbaden auch in die Tarifstruktur des RNN integriert. Der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) bietet hingegen keine übergreifenden Tarife in den Rheingau-Taunus-Kreis oder die Stadt Wiesbaden an. Neben der Tarifstruktur des RMV werden auch verkehrsverbundübergreifende Tickets auf Landesebene angeboten. Diese umfassen mehrere Kundengruppen, darunter Kinder und Jugendliche, ältere Menschen sowie Kleingruppen bis zu fünf Personen.

In aktuellen Studien zeigt sich, dass das zu hohe Ticketpreise ein Schlüsselfaktor für das Image des ÖPNV sind, insbesondere für die Gruppe der ÖPNV-Nutzer selbst¹³. In der aktuellen Debatte werden deshalb verschiedene Argumentationsmuster verfolgt, um die Attraktivität im Bereich der Tarifstruktur zu erhöhen. Neben der Argumentationslinie, welche zur Stärkung der sozialen Teilhabe eine kostenfreie Nutzung von Bus und Bahn vorschlägt, bestehen weitere Ansätze für Flatrate- oder Abomodelle. Mit der Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 wurde dem Ansatz einer Vereinfachung des Tarifsystems Rechnung getragen und ein günstiges, bundesweit gültiges Ticketangebot geschaffen, welches auch im RMV-Gebiet für alle Angebote des ÖPNV gültig ist. Das Deutschland-Ticket stellt mit einem Startpreis von 49,00 € je Monat bzw. 58,00 € je Monat ab dem 01.01.2025 eine oftmals günstigere und flexibler nutzbare Alternative zu den Zeitkartenangeboten des RMV dar.

Erste statistische Auswertungen zur Nutzung des Deutschland-Tickets zeigen, dass dieses im Bundesland Hessen vergleichsweise wenig erworben wird. Dies kann unter anderem damit begründet werden, dass mit dem Schülerticket Hessen und dem Seniorenticket Hessen günstigere Angebote zum Preis von jährlich 365,00 € zur Verfügung steht. Von besonderer Bedeutung für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist auch das parallele Angebot des Landestickets Hessen für Angestellte des Landes. Um das Deutschland-Ticket auch für Personengruppen mit geringem Einkommen bezahlbar zu gestalten, wird im Rahmen des Hessenpass Mobil ein vergünstigtes Ticket zum Preis von monatlich 31,00 € für Personen, die Bürgergeld, Wohngeld oder Sozialhilfe beziehen, sowie für Asylbewerbende angeboten. Vor dem Hintergrund der Angebote im Rahmen des Deutschland-Tickets haben die Tarifangebote des RMV für regelmäßige ÖPNV-Nutzende an Bedeutung verloren, während insbesondere Gelegenheitsfahrende weiterhin auf die Angebote des RMV zurückgreifen. Mit den vorgesehenen und zukünftig zu erwartenden Preissteigerungen des

¹³ F.A.Z. vom 14.02.2023: Nutzern ist der Nahverkehr zu teuer (mch)

Deutschland-Tickets können hingegen auch für regelmäßige Nutzende zu einem erneuten Umstieg auf Angebote des RMV führen.

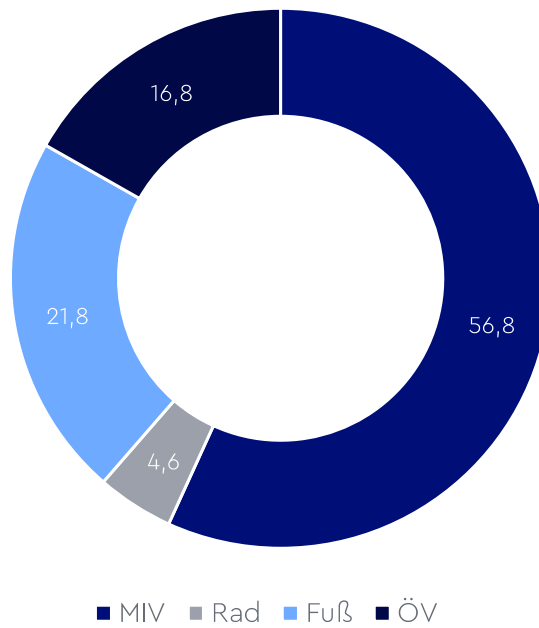
3.2.7. Mobilitätsverhalten und Modal Split

Anhand der mikroskopischen Mobilitätssimulation mit den zugrundeliegenden Daten aus der MiD-Vertiefungsstichprobe für Hessen kann mit Hilfe einer bei ioki eigens für die Modal-Split-Simulation entwickelten Software-Anwendung das Mobilitätsverhalten berechnet werden. Dieses wird nachfolgend gesondert für die LHW Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis jeweils für den Binnen- und Gesamtverkehr abgebildet.¹⁴

Wie in vergleichbaren deutschen Kommunen ist beim Blick auf das Mobilitätsverhalten die ausgeprägte Dominanz des MIVs feststellbar. Weiterhin ist der verhältnismäßig hohe Anteil des Fußverkehrs und gleichzeitig der niedrige Anteil des Radverkehrs auffällig. Der ÖPNV hat mit einem Anteil von 16,8 % im Gesamtverkehr und 15 % im Binnenverkehr Entwicklungspotenziale sowohl bei stadtgrenzüberschreitenden Wegen als auch bei solchen innerhalb der Stadtgrenze.

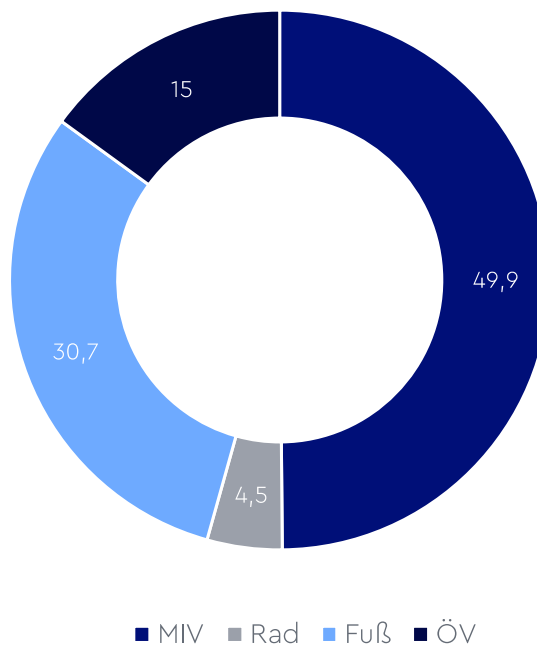
¹⁴ Hinweis zur Modal Split Simulation: Bei der Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Modal Split werden alle startenden Wege aus der Mobilitätssimulation in dem jeweils untersuchten Gebiet berücksichtigt. Somit bezieht sich der Modal Split nicht nur auf die Wege der Bevölkerung, sondern auch z. B. auf Wege von auspendelnden Beschäftigten. Dadurch besteht die Möglichkeit von Abweichungen gegenüber weiteren Modal Split Simulationen, wie z. B. der der Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017).

Abbildung 34: Modal Split Wiesbaden Gesamtverkehr



Quelle: ioki GmbH

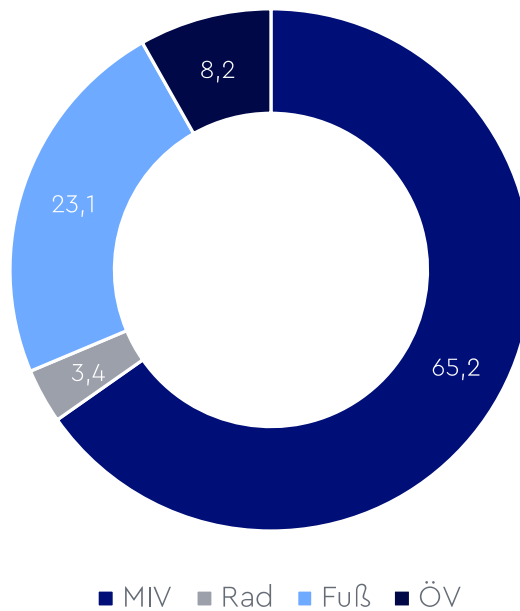
Abbildung 35: Modal Split Wiesbaden Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

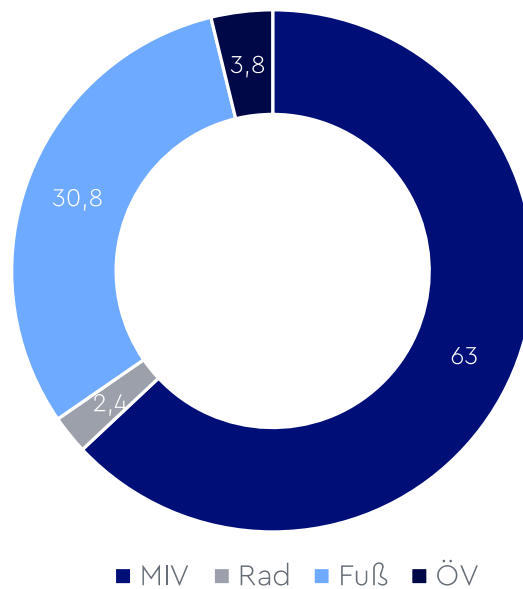
Für den Rheingau-Taunus-Kreis wurde mit derselben Methodik das Mobilitätsverhalten berechnet:

Abbildung 36: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Gesamtverkehr



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 37: Modal Split Rheingau-Taunus-Kreis Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

Beim Mobilitätsverhalten im Rheingau-Taunus-Kreis zeigt sich noch eine deutlichere Dominanz des MIVs als das in Wiesbaden der Fall ist. Auffällig ist darüber hinaus der sehr geringe Anteil des ÖPNVs im Binnenverkehr. Im Gesamtverkehr ist dieser Anteil jedoch deutlich höher. Ebenso wie in Wiesbaden ist der Anteil des Fußverkehrs im Rheingau-Taunus-Kreis verhältnismäßig hoch, während sich die größtenteils ausgeprägte Topographie im Landkreis beim sehr geringen Radverkehrsanteil widerspiegelt.

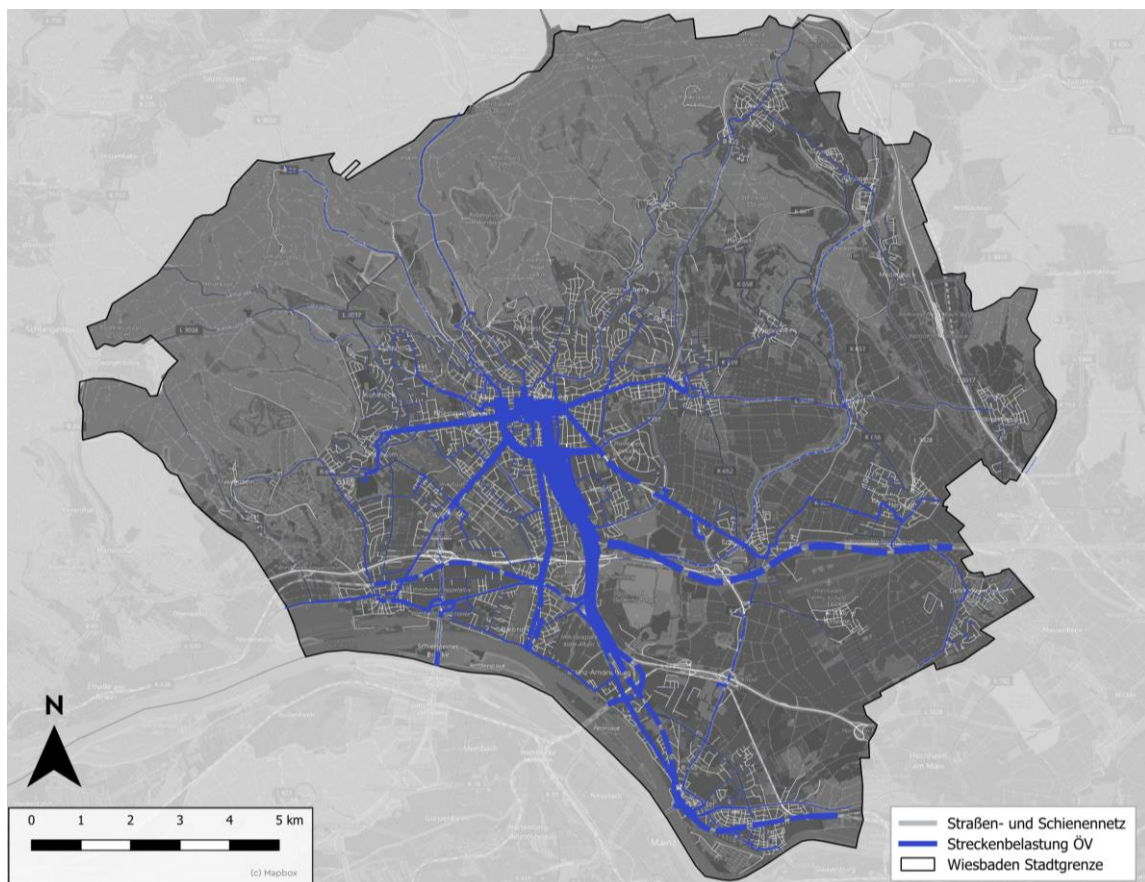
3.2.8. Fahrgastnachfrage

Dem Mobilitätsleitbild folgend, ist es umso wichtiger, mit einer zielgerichteten Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und somit einer umweltverträglichen Entwicklung im Wiesbadener Stadtverkehr beizutragen. Die aktuelle Fahrgastnachfrage je Linie kann anhand der mikroskopischen Mobilitätssimulation für den Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden abgebildet werden. Eine vollständige Darstellung hierzu findet sich im Anhang des Nahverkehrsplans.

Die ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden stellt sich mit Blick auf das Liniennetz dar wie folgt:

Es zeigt sich hierbei die kleinräumig heterogene Ausprägung der Nachfrage. Hierbei besteht im Bestandsnetz in den nördlichen Ortsbezirken eine weniger starke ÖPNV-Nutzung als im Süden und Südwesten der Stadt. Die Achsen von der Innenstadt in Richtung Osten und Westen, bei denen sich mehrere Linien überlagern sind hinsichtlich der Nachfragestärke ebenso zu erkennen wie die Achsen, die die bevölkerungsreichen Stadtteile Biebrich und Schierstein mit der Innenstadt verbinden (Schiersteiner Straße, Biebricher Allee). Weiterhin ist die stärkste Nachfrage auf den Linien des Schienenverkehrs zwischen Wiesbaden und Frankfurt bzw. Mainz festzustellen.

Abbildung 38: ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation

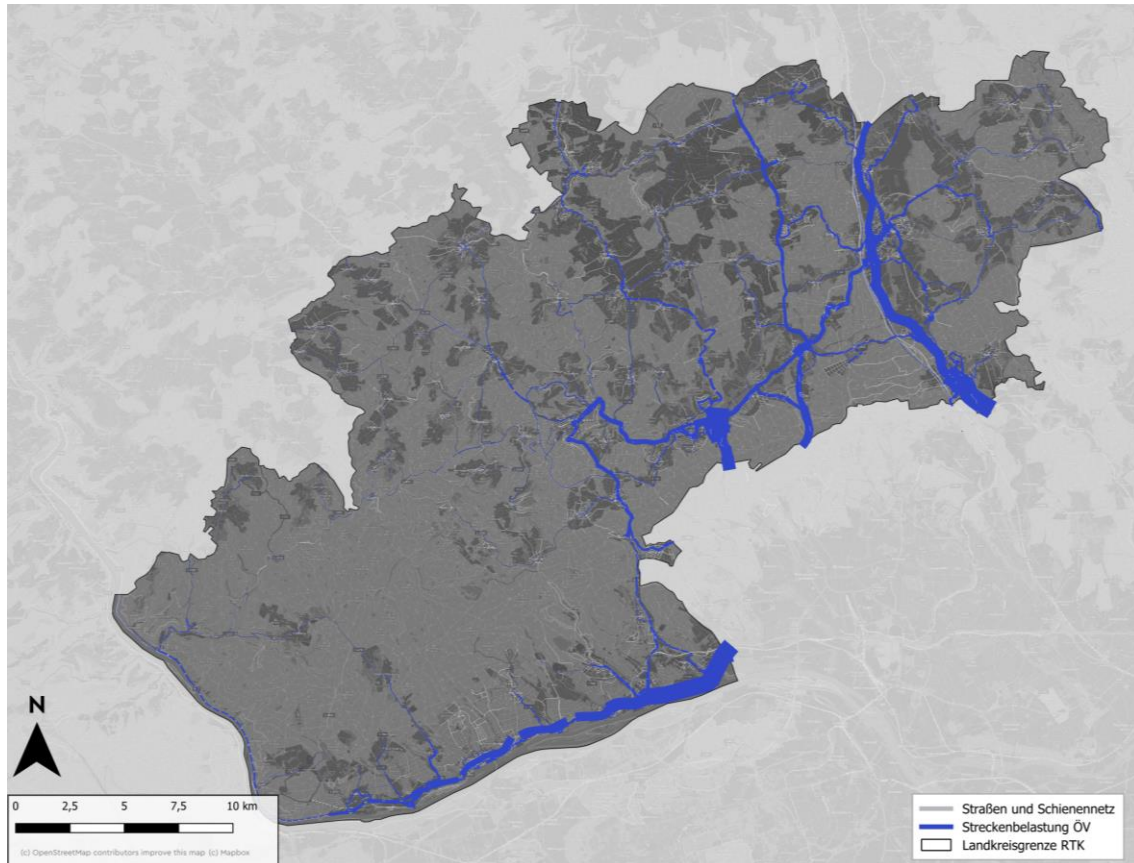


Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis sind anhand von ebenso die aufkommensstarken gemeindeverbindenden Achsen mit einer verhältnismäßig hohen Nachfrage auszumachen. Besonders stechen hier

ebenso die Schienenverbindungen entlang des Rheins sowie die regionale Schienenverbindung zwischen Frankfurt und Limburg an der Lahn über Niedernhausen und Idstein heraus.

Abbildung 39: ÖPNV-Streckenbelastung im Rheingau-Taunus-Kreis gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation



4. Mängel- und Potenzialanalyse

In Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis besteht eine hohe Mobilitätsnachfrage. Ein Großteil der Wege im Binnen- und Gesamtverkehr wird mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Die in weiten Teilen des Planungsgebietes ausgeprägte Topografie wirkt begünstigend auf diesen Sachverhalt.

Das ÖPNV-Angebot weist bei allen untersuchten Kriterien Stärken und Schwächen auf. Diese unterscheiden sich kleinräumig innerhalb des Planungsgebiets. In den nachfolgenden Abschnitten wird der ÖPNV anhand dieser Kriterien einer detaillierten Mängel- und Potenzialanalyse unterzogen. Diese Kriterien beziehen sich zum einen auf das ÖPNV-Angebot und zum anderen auf die ÖPNV-relevante Infrastruktur. Beim ÖPNV-Angebot wird auf der einen Seite das bestehende Liniennetz inkl. aktueller Bedienzeiten zugrunde gelegt. Im Falle von Wiesbaden, wo Ende 2022 und September 2023 in den meisten Zeiten aufgrund des Fahrermangels ein reduzierter Fahrplan galt, wird für die Analyse der Soll-Fahrplan inkl. der Linien 35 und 36 angenommen. Die mikroskopische Mobilitätssimulation zur Ermittlung der Mobilitätsnachfrage sowie das anschließende Routing aller berechneten Wege bildet eine wichtige Grundlage bei allen Analyseschritten.

Abschließend werden die ermittelten Mängel und Potenziale zusammengefasst, so dass eine umfassende Grundlage für die Netzkonzeption im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes vorhanden ist. Die Ergebnisse dienen darüber hinaus für eine Validierung des Zielnetzes, indem das neu geplante Netz mit dem Bestandsnetz verglichen wird und anhand der unterschiedlichen Kriterien ermittelt wird, in welchen Bereichen Verbesserungen eintreten und in welchen dies nicht der Fall ist. Letzteres ermöglicht die Identifikation von Schwachstellen sowie deren iterative Anpassung. Ziel ist es damit, ein umfassend verbessertes und angepasstes Liniennetz für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis auszuarbeiten.

Abbildung 40: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse



Quelle: ioki GmbH

4.1. Erschließungsqualität

Ein wesentliches Kriterium für die Qualität des ÖPNVs in Wiesbaden und im Rhaingau-Taunus-Kreis ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle für die Nutzenden sowie der dortige Takt und das dort verfügbare Verkehrsmittel (Bus, Bahn). Die Erschließungsqualität setzt sich somit aus folgenden Bausteinen zusammen:

Abbildung 41: Komponenten der Erschließungsqualität



Quelle: ioki GmbH

Wesentliches Ziel der Erschließungsqualität ist es, kleinräumige Erschließungsdefizite zu ermitteln und nach Möglichkeit bei der Netzkonzeption zu beheben. Dabei wird die Erschließungsqualität im Bestandsnetz als Grundlage herangezogen.

Im Nahverkehrsplan für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis aus dem Jahr 2015 wurde der Fußweg noch pauschal über eine Luftlinienentfernung in Form von Radien (300 m) ermittelt. Dieses Vorgehen berücksichtigt nicht, dass die Umwegigkeit sowie die Topografie von Fußwegen kleinräumig stark variieren können. Dies gilt insbesondere für viele Bereiche Wiesbadens und des Rheingau-Taunus-Kreises aufgrund der ausgeprägten Topografie.

Der in dem vorliegenden Nahverkehrsplan herangezogene Ansatz gleicht diese Problematik aus, indem jeder einzelne Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation zur Einstiegshaltestelle über das reale Straßen- und Wegenetz geroutet wird. Dieser Weg kann dann als konkreter Fußweg in Metern angegeben werden und ermöglicht eine weitaus detailliertere Abbildung der Erschließungsqualität.

Grundsätzlich bietet der durch die mikroskopische Mobilitätssimulation berechnete Datensatz eine Weiterentwicklung und Präzisierung der bisherigen Methodik zur Berechnung der Erschließungsqualität. Aus diesem Grund werden in diesem Kapitel im Weiteren ein klassischer und ein nutzerzentrierter Ansatz beschrieben.

Klassischer Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Beim klassischen Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität wird zunächst auf das oben beschriebene Routing zurückgegriffen. Das heißt, dass alle aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation resultierenden Wege einzeln mit deren konkreten Fußwegedistanz zu Einstiegshaltestelle Berücksichtigung finden.

Im nächsten Schritt erfolgt die Ermittlung der Haltestellenkategorie gemäß dem Ansatz der Schweizer Güteklassen. Hierbei werden als Parameter die verfügbaren ÖV-Verkehrsmittel an der Haltestelle (Bahn, Bus, Bedarfsverkehr) mit dem jeweiligen Takt (von <5 Min bis 120 Min) kombiniert:

Abbildung 42: Ermittlung der Haltestellenkategorie auf Basis der Methodik der Schweizer Güteklassen mit fünf Kategorien

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Gruppe A ¹⁾		Gruppe B ¹⁾	
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram, Trolleybus / Autobus (städtische Hauptlinien Regionalbus)	Ortsbus, Lokaler Kleinbus
< 5 Min.	I	I	II	III
6 – 9 Min.	I	II	III	IV
10 – 19 Min.	II	III	IV	V
20 – 39 Min.	III	IV	V	V
40 – 60 Min.	IV	V	V	–

Quelle: ioki GmbH

Das Ergebnis ist eine Differenzierung in insgesamt sieben Kategorien, wobei Kategorie I die bestmögliche und Kategorie VII die schlechteste darstellt. Die Kategorien VI und VII wurden für den Rheingau-Taunus-Kreis ergänzend zum ursprünglichen Ansatz der Schweizer Güteklassen mit lediglich fünf Kategorien eingeführt, um einzelnen Bereichen im Rheingau-Taunus-Kreis mit sehr geringen Takten Rechnung zu tragen.

Abbildung 43: Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien

Frequenz	Art der Haltestellen		
	Bahnknoten	Bahnlinie	Bus/Bedarfsverkehr
< 5 min	I	I	II
5 – 9 min	I	II	III
10 – 19 min	II	III	IV
20 – 39 min	III	IV	V
40 – 59 min	IV	V	VI
60 – 120 min	V	VI	VII

Quelle: ioki GmbH

Die nunmehr vorliegenden Resultate werden abschließend mit der Erreichbarkeit der jeweiligen Haltestelle kombiniert. So erhält man die Güteklassen der Erschließung, die das finale Ergebnis des Berechnungsverfahrens für die Erschließungsqualität darstellen und auf Ebene der Baublöcke visualisiert werden können.

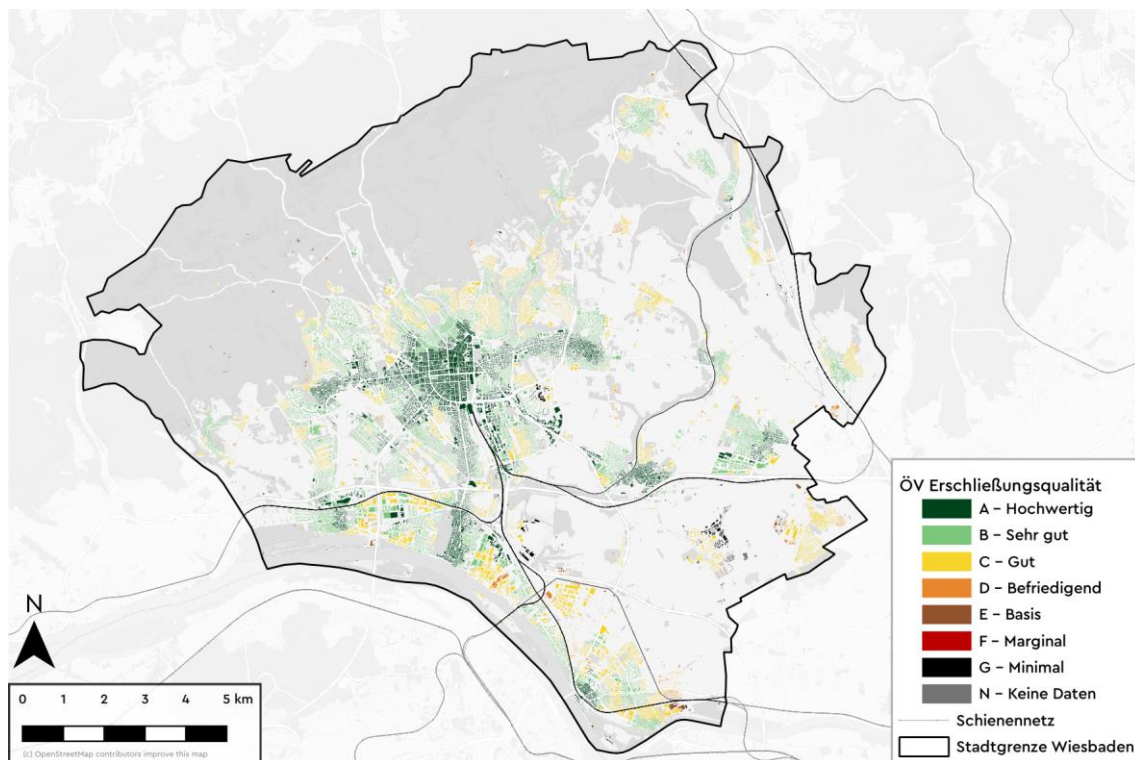
Abbildung 44: Ermittlung der Güteklassen der Erschließung

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen			
	≤ 5 min	5 – 7,5 min	7,5 – 10 min	10 – 15 min
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse C
III	Klasse B	Klasse C	Klasse C	Klasse D
IV	Klasse C	Klasse C	Klasse D	Klasse E
V	Klasse D	Klasse D	Klasse E	Klasse E
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	Klasse F
VII	Klasse F	Klasse F	Klasse F	Klasse F

Quelle: ioki GmbH

Beim klassischen Ansatz bleibt dabei die Kategorie jeder Haltestelle für jeden dort startenden Weg unverändert. Dies ist als methodisches Defizit zu bewerten, insbesondere an Haltestellen, bei denen sich mehrere Linien und somit auch Takte überlagern. Das Defizit besteht darin, dass die Haltestelle z. B. aufgrund einer Taktüberlagerung damit eine bessere Kategorie für einen möglichen Weg erhalten könnte, wenngleich ein möglicher Weg nur mit einer Linie mit einem deutlich geringeren Takt zurückgelegt werden kann und damit auch in einer schlechteren Güteklasse eingestuft werden müsste. Der nachfolgend beschriebene nutzerzentrierte Ansatz behebt dieses Defizit.

Abbildung 45: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach klassischem Ansatz



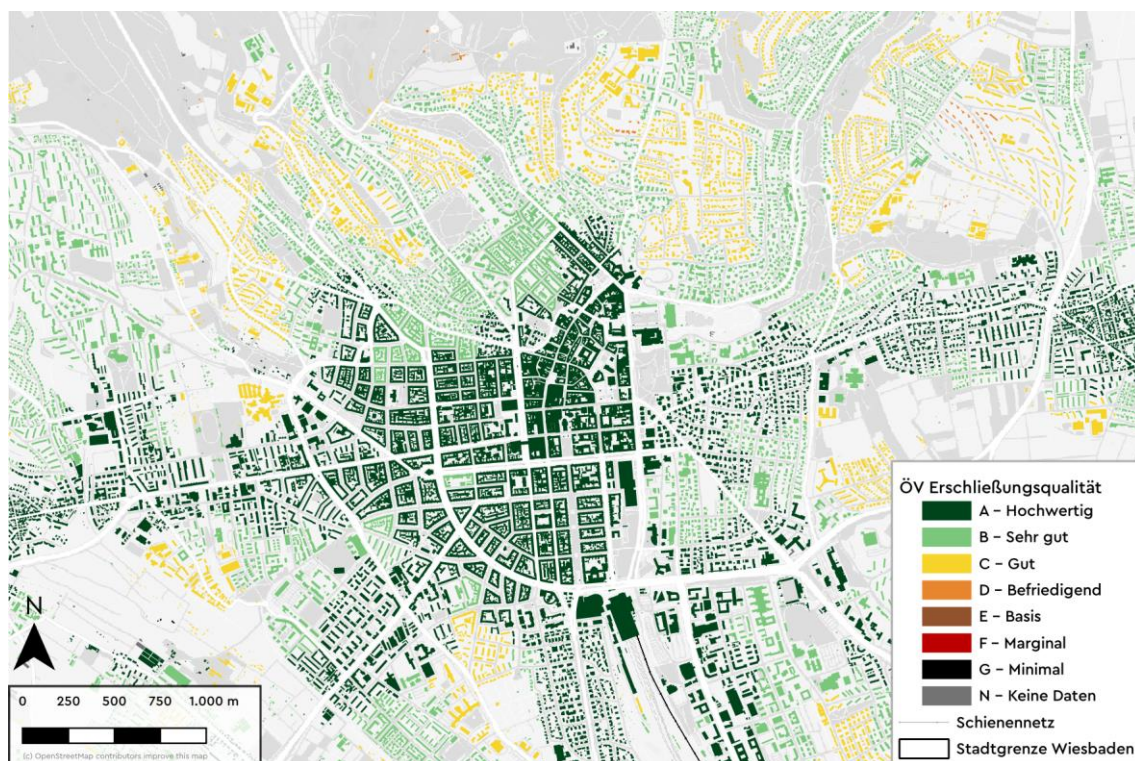
Quelle: ioki GmbH

Beim Blick auf die kartographischen Darstellungen zur Erschließungsqualität in Abbildung 45 und Abbildung 46 lassen sich recht deutlich die städtischen Bereiche identifizieren, die über eine gute

bzw. nur über eine befriedigende Erschließungsqualität verfügen. In östliche, westliche und südliche Richtung sind aus den Karten deutlich die Achsen zu erkennen, bei denen sich mehrere Linien überlagern und damit eine sehr gute bzw. hochwertige Erschließungsqualität gewährleisten. Auf der anderen Seite sind auch Standorte in eher peripheren Bereichen identifizierbar, in denen lediglich eine befriedigende bzw. Basis-Erschließung vorliegt, so z. B. in Teilen der nördlichen und östlichen Vorortgemeinden sowie in Mainz-Amöneburg und Mainz-Kastel.

In der Innenstadt besteht eine weitestgehend hochwertige bzw. sehr gute Erschließung. Dies ist in erster Linie auf die geringen Haltestellenabstände und hohe Taktichten aufgrund von sich überlagernder Linienverläufe zurückzuführen.

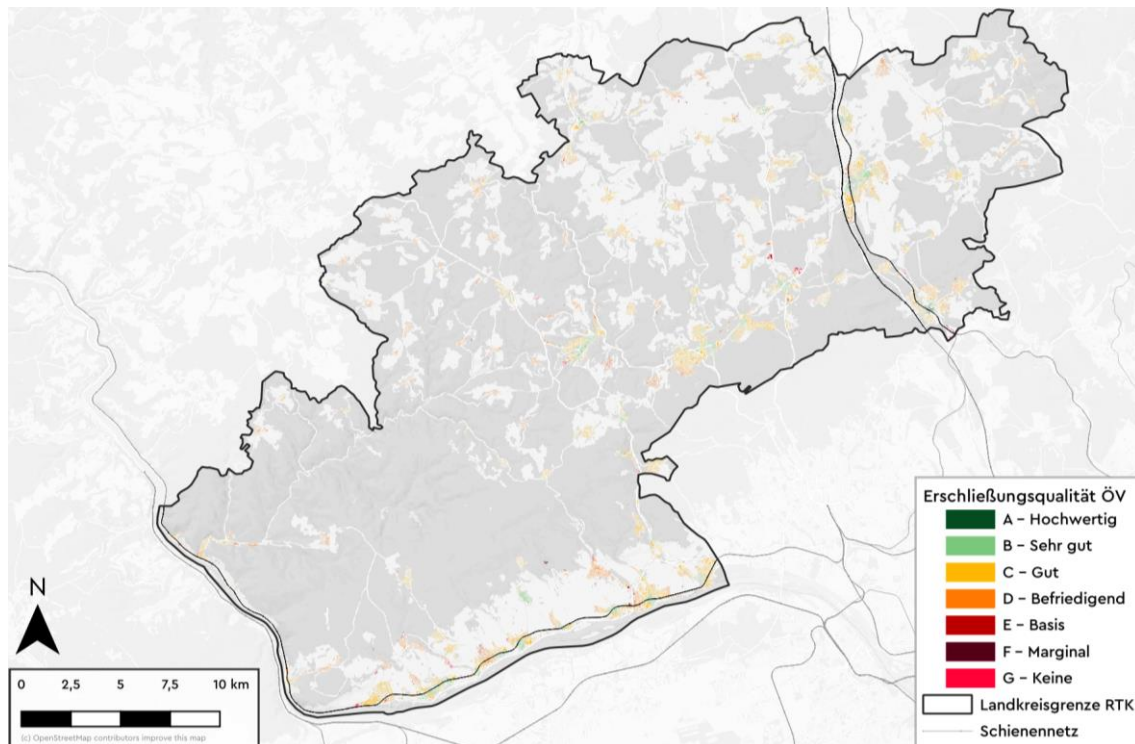
Abbildung 46: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden



Quelle: ioki GmbH

Für den Rheingau-Taunus-Kreis wurde die Berechnungen zur Erschließungsqualität mit dem klassischen Ansatz mit denselben Kriterien durchgeführt wie für Wiesbaden. Aufgrund der abweichenden Raumstruktur mit einem durchschnittlich geringeren ÖPNV-Angebot und weniger sich überlagernden Linien errechnet sich hier eine verhältnismäßig schlechtere Erschließungsqualität. Hinzu kommt die ausgeprägte Topografie mit im Schnitt längeren Fußwegen zu den Haltestellen.

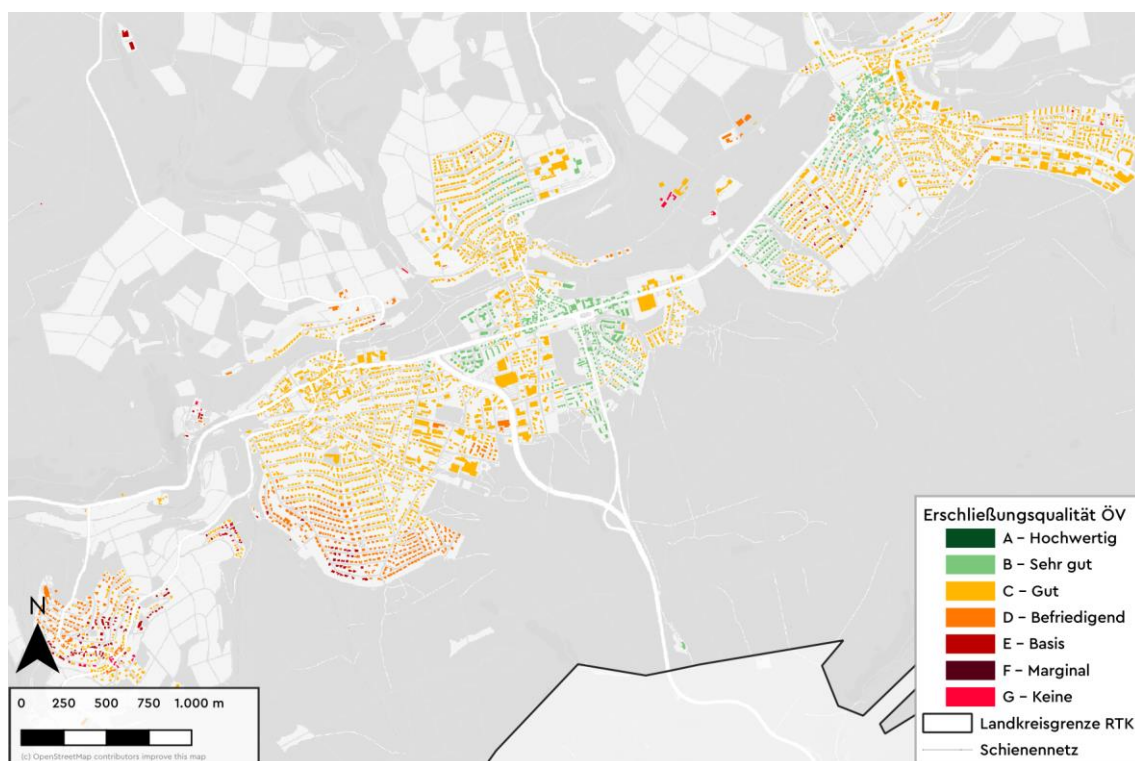
Abbildung 47: Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach klassischem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

Auffällig ist beim Blick auf die obenstehende Karte die deutlich geringere Siedlungsdichte sowie die bessere Erschließungsqualität entlang der Schienenverbindungen in Nord-Süd-Richtung sowie entlang des Rheins.

Abbildung 48: Erschließungsqualität in Taunusstein nach klassischem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

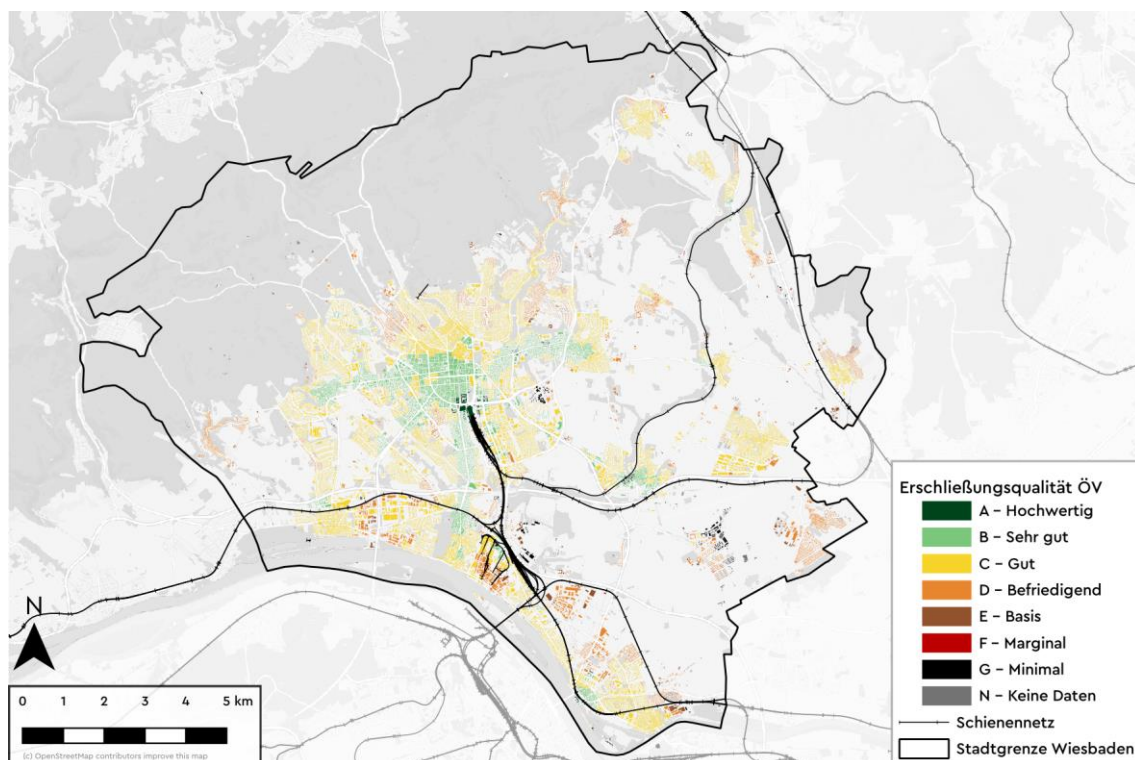
Die Gemeinde Taunusstein ist in Abbildung 48 exemplarisch für den Rheingau-Taunus-Kreis aufgeführt. Hier verdeutlichen sich nochmals die größeren Distanzen und die unterschiedliche Bebauungsstruktur im Vergleich zu vielen Bereichen in Wiesbaden. Aus diesem Grund ergeben sich in den Randbereichen verhältnismäßig niedrige Erschließungsqualitäten. Im Zentrum Taunussteins im Umfeld des Busbahnhofs hingegen werden zum Teil sehr gute Qualitäten erreicht.

Nutzerzentrierter Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation, die jeden einzelnen an einem Werktag im Planungsbereich zurückgelegten Weg koordinatenscharf abbildet, ermöglicht es, den klassischen Ansatz der Erschließungsqualität zu verbessern. Dabei wird die Haltestellenkategorie für jeden einzelnen ÖPNV-Weg individuell berechnet, d. h. mit dem jeweiligen Takt für den betrachteten Weg. Dieser Ansatz ist deutlich feiner, da er konkrete Quell-Ziel-Relationen mit dem jeweils verfügbaren Takt betrachtet.

Das Ergebnis ist präziser. Die Erschließungsqualität fällt im Durchschnitt schlechter aus als beim klassischen Ansatz. Dies liegt daran, dass einzelne Angebote in Form von Linienwegen, die für den konkreten Weg nicht relevant sind, nicht berücksichtigt werden. Somit wird nur für den jeweils konkret betrachteten Weg aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation der Takt zugrunde gelegt und nicht der pauschale Takt an einer Haltestelle. Damit ergibt sich in der Regel ein weniger dichter Takt und eine relative Verschlechterung im Vergleich zum klassischen Ansatz.

Abbildung 49: Erschließungsqualität in Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

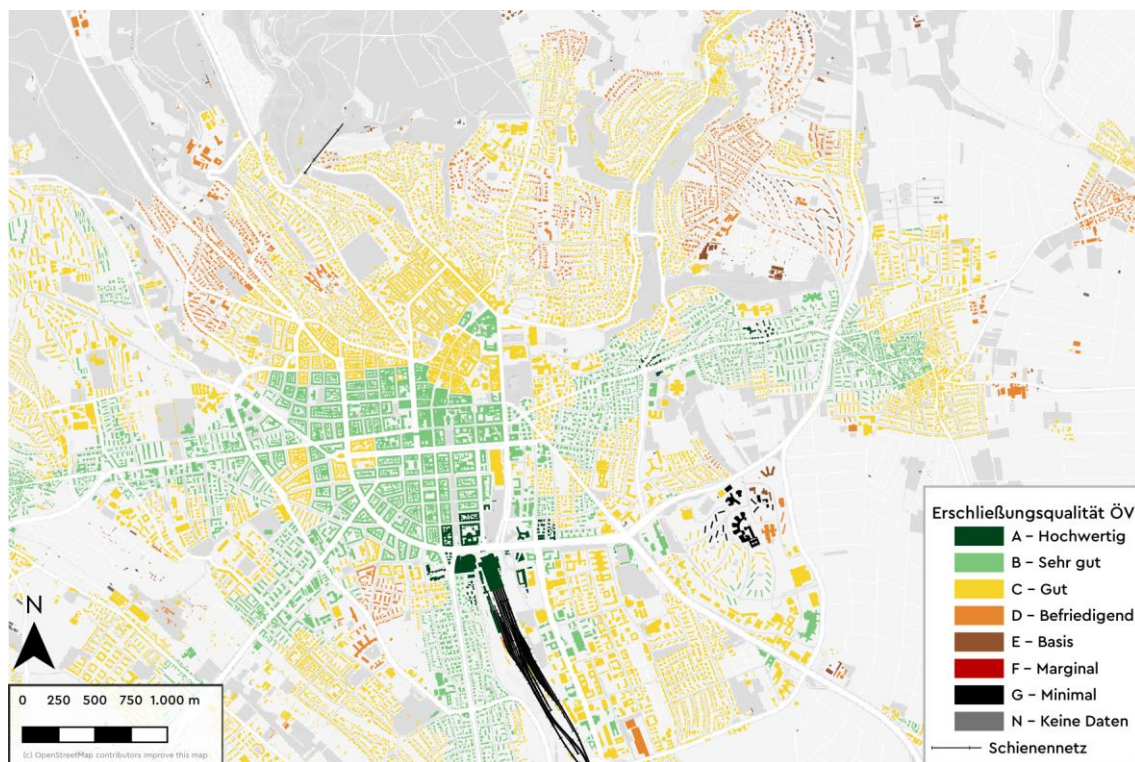
Ein Blick auf die Abbildung 49 verdeutlicht das im Schnitt schlechtere Ergebnis der Erschließungsqualität in Wiesbaden, das gleichzeitig präziser ist, da nunmehr nur diejenigen ÖV-Fahrten angesetzt sind, die für den jeweiligen Nutzenden an seiner Einstiegshaltestelle relevant sind. Anders

als beim klassischen Ansatz werden somit mögliche ÖV-Fahrten an einer Haltestelle, deren Ziele für den betrachteten Weg irrelevant sind, herausgefiltert. Damit entsteht ein realistisches und nutzerzentriertes Ergebnis der Erschließungsqualität.

Die Darstellung der Erschließungsqualität im Wiesbadener Stadtzentrum nach nutzerzentriertem Ansatz verdeutlicht die Heterogenität der Erschließung je nach kleinräumiger Lage. Während ein Großteil der Baublöcke innerhalb des historischen Fünfecks sowie der Bereich um den Hauptbahnhof über eine hochwertige bis gute Erschließung verfügen, werden andererseits auch Gebiete ersichtlich, bei denen lediglich eine Basiserschließung vorliegt. Dort besteht das ÖPNV-Angebot in der Regel nicht mehr aus sich überlagernden Linien, sondern nur noch als einer Linie. Auch die Fußwege zur Haltestelle sind im Schnitt länger.

Es handelt sich bei Abbildung 49 und Abbildung 50 um eine gute Analysegrundlage zur Verbesserung des Angebotes und der Erschließung beim Linienkonzept im Rahmen des Nahverkehrsplanes.

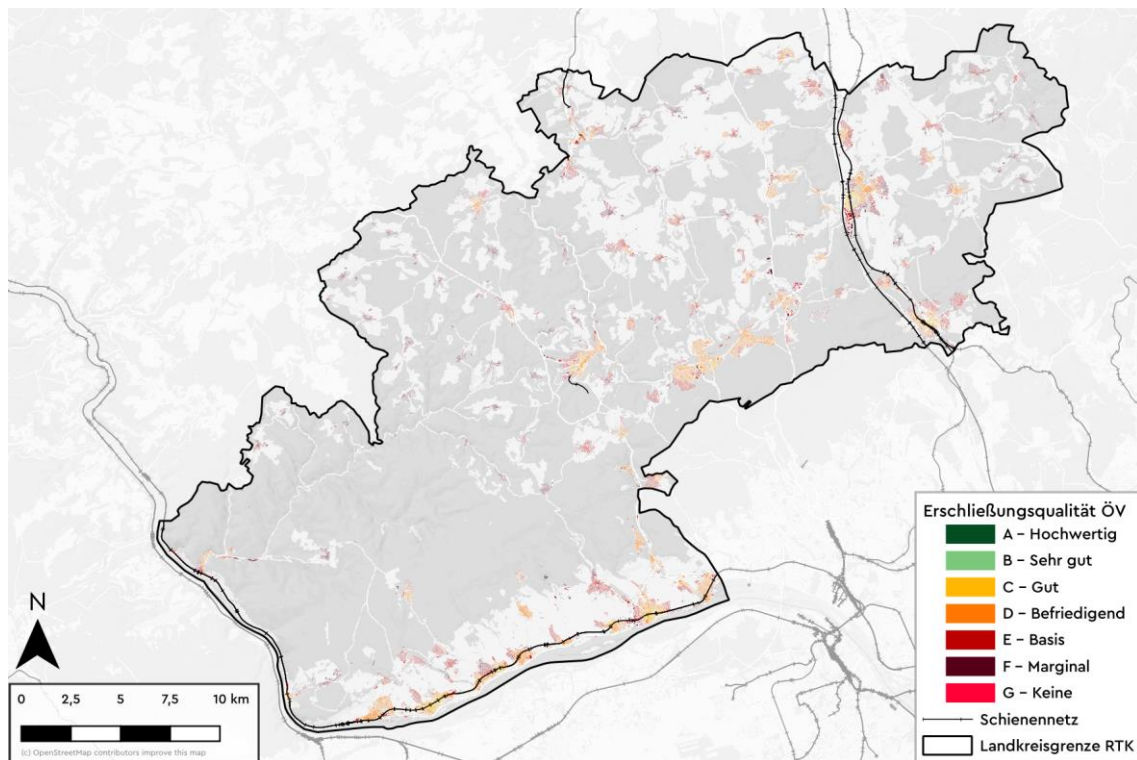
Abbildung 50: Erschließungsqualität im Stadtzentrum von Wiesbaden nach nutzerzentriertem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis zeigt sich ein vergleichbares Bild mit einer durchschnittlich schlechteren Erschließungsqualität. Die Gründe hierfür sind dieselben wie in Wiesbaden. Auch hier ist das Abbild deutlich präziser und realistischer als beim klassischen Ansatz. Es kann beim Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis mit dem nutzerzentrierten Ansatz wieder deutlich erkannt werden, dass die Kategorien im Rheingau-Taunus-Kreis im Durchschnitt niedriger sind als in Wiesbaden.

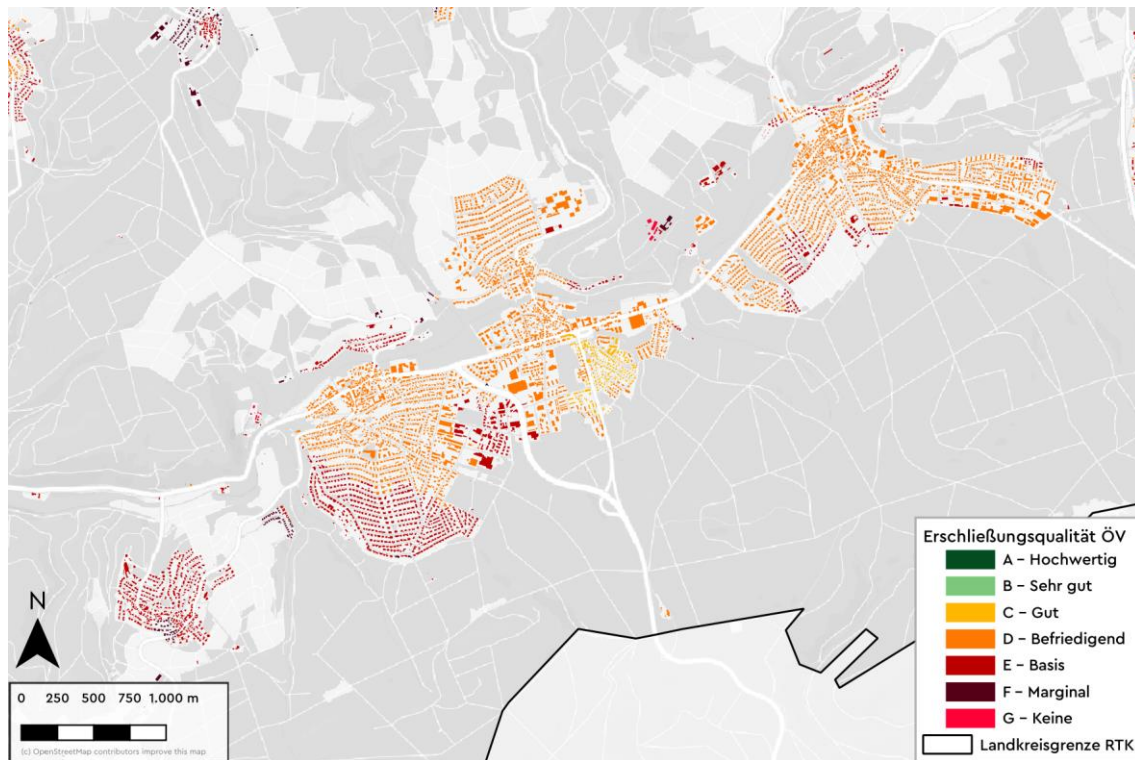
Abbildung 51: Erschließungsqualität im RTK nach nutzerzentriertem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

Dies zeigt sich auch im Rheingau-Taunus-Kreis am Beispiel Taunusstein (vgl. Abbildung 52), wo die Erschließungsqualität wiederum heterogener ausfällt als beim klassischen Ansatz. Hier wird deutlich, dass die Baublöcke im Umfeld des Busbahnhofs über eine gute bis befriedigende Erschließungsqualität verfügen. Zu den Rändern Taunussteins hin und insbesondere in den Nachbargemeinden Seitenhahn, Born und Watzhahn errechnet sich maximal eine Basis-Erschließung.

Abbildung 52: Erschließungsqualität in Taunusstein nach nutzerzentriertem Ansatz



Quelle: ioki GmbH

Zusammenfassung Erschließungsqualität

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, die Erschließungsqualität in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis baublockscharf und mit dem beschriebenen nutzerspezifischen Ansatz zu berechnen und zu visualisieren. Damit können auf der einen Seite sehr feingliedrig Defizite aber auch positive Aspekte in der Erschließung identifiziert werden. Auf der anderen Seite liefert die Erschließungsqualität auf Basis des Bestandsnetzes eine wesentliche Grundlage für Verbesserungen und Vergleiche mit dem Zielnetz. Bei der Netzkonzeption wird somit ein starkes Augenmerk auf die Erschließungsqualität des Zielnetzes gelegt.

4.2. Bedienungsqualität

Betriebszeiten Wiesbaden

Die Betriebszeiten in Wiesbaden sind abhängig von Betriebstagen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertage) und folgenden Verkehrszeiten definiert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)

- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit

Sie orientieren sich gemäß dem Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2014 an folgender Tabelle:

Tabelle 14: Betriebszeiten in Wiesbaden nach Betriebstag und Verkehrszeiten

	Betriebstag		
	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30 – 18:00 Uhr	--	--
Normalverkehrszeit (NVZ)	05:30 – 20:30 Uhr außer HVZ	08:00 – 20:00 Uhr	11:00 – 20:00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:30 – 05:30 Uhr 20:30 – 00:30 Uhr	04:30 – 08:00 Uhr 20:00 – 00:30 Uhr	04:30 – 11:00 Uhr 20:00 – 00:30 Uhr
Nachtverkehrszeit	00:30 – 04:30 Uhr (in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Feiertagen in Hessen)	00:30 – 04:30 Uhr	00:30 – 01:30 Uhr

Quelle: Nahverkehrsplan 2014

Als Qualitäten wurden im Nahverkehrsplan von 2014 unter anderem festgelegt, dass das Fahrtenangebot klar strukturiert und verständlich für den Fahrgast gestaltet sein soll. Außerdem sollte das Fahrtenangebot je nach Relation und abhängig von der Fahrgastnachfrage bestimmt werden. Unangepasste Angebote in Form von übermäßige Fahrzeugkapazitäten und Taktfolgen mit geringer verkehrlicher Wirkung sollten aus Gründen der Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und vermeidbarer Belästigungen durch Lärm und Schallemissionen für die Bevölkerung vermieden werden.

Hinsichtlich der aktuellen Takte wird nachfolgend am Beispiel der Linie 6 in Wiesbaden die Taktfolge für die unterschiedlichen Verkehrszeiten nachfolgend dargestellt:

- Nachtverkehrszeit: 60-Minuten-Takt
- Schwachverkehrszeit: 30-Minuten-Takt
- Normalverkehrszeit: 10-Minuten-Takt
- Hauptverkehrszeit: 10-Minuten-Takt

Ein Überblick über alle wesentlichen Attribute in Bezug auf die Bedienungszeiträume und Takte der Linien in Wiesbaden ist dem Anhang zu entnehmen.

Betriebszeiten Rheingau-Taunus-Kreis

Angebotsqualität und Betriebszeiten werden im Nahverkehrsplan von 2015 für den Rheingau-Taunus-Kreis anders definiert als in Wiesbaden. Für Taktung und Betriebszeiten werden die Kriterien Verkehrszweck, Verkehrszeit und Verkehrsachse zugrunde gelegt. Daraus entsteht für jede Linie ein Anforderungsprofil, wie viele Fahrten auf einzelnen Achsen je Zeitscheibe erfolgen sollen und welcher Takt sich daraus ergibt. Die Achsen wurden gemäß dem zentralörtlichen

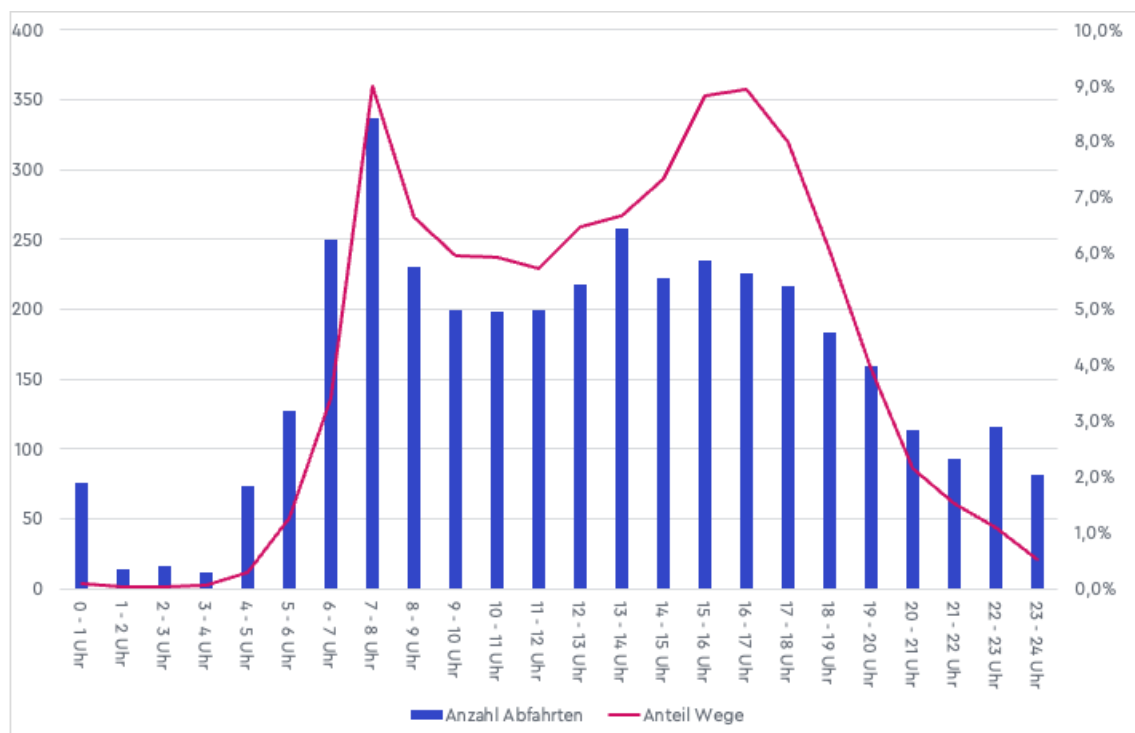
Raumkonzept in Haupt- und Nebenachsen, die mit Erschließungsachsen erster und zweiter Stufe ergänzt werden.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis werden Betriebszeiten und Taktung der einzelnen Linien im tabellarischen Liniensteckbrief im Anhang aufgeführt.

Abgleich der Verkehrsnachfrage mit dem Fahrtenangebot

Die mikroskopische Mobilitätssimulation ermöglicht es, die Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis und in Wiesbaden stundenscharf in Form von Tagesganglinien abzubilden. Gleichzeitig können stundenweise die Abfahrten aller Busse in den jeweiligen Gebietskörperschaften berechnet und visualisiert werden. Die nachfolgende Gegenüberstellung dieser beiden Tagesganglinien lässt Rückschlüsse zu, inwieweit die jeweilige Verkehrsnachfrage stundenweise ausreichend bedient wird.

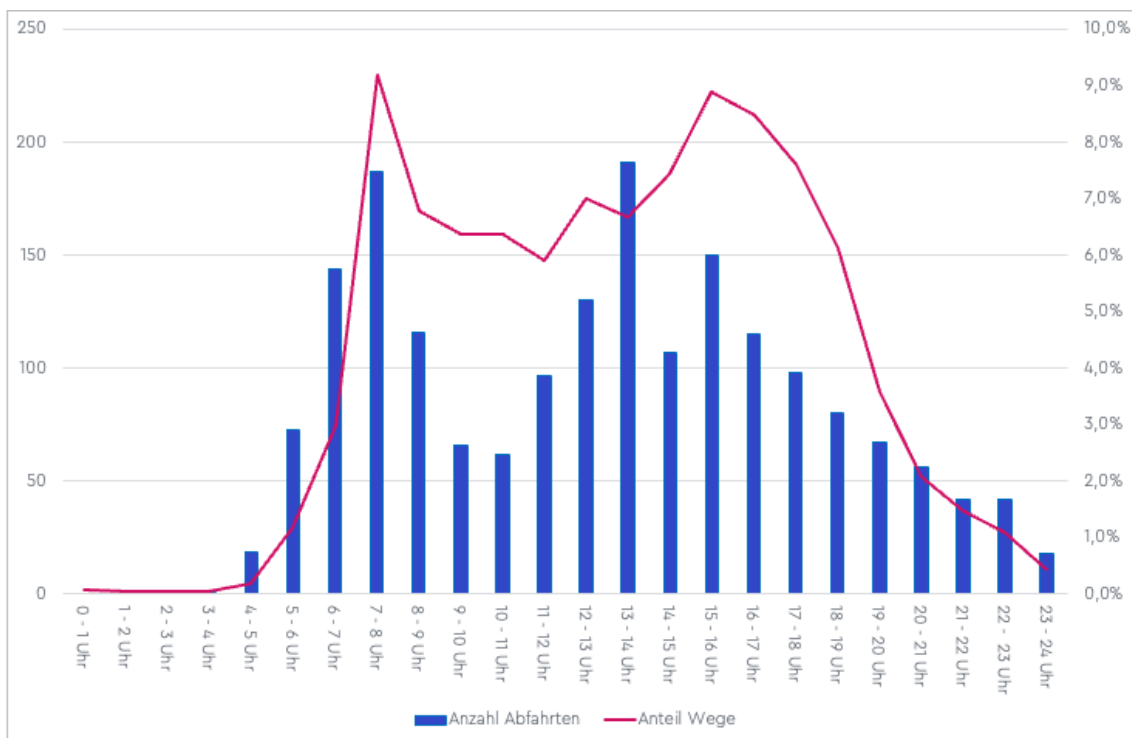
Abbildung 53: Vergleich der Abfahrten der Busse in Wiesbaden mit der Verkehrsnachfrage



Quelle: ioki GmbH

Für Wiesbaden zeigt sich mit Blick auf die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage, dass die morgendliche Spitzenstunde gut mit einem erhöhten Fahrtenangebot aufgefangen wird. Nachmittags ist dies in der Spitzenstunde allerdings nicht der Fall. Die Verkehrsnachfrage ist erhöht, das Fahrtenangebot jedoch nicht.

Abbildung 54: Vergleich der Abfahrten der Busse im Rheingau-Taunus-Kreis mit der Verkehrsnachfrage



Quelle: ioki GmbH

Im Rheingau-Taunus-Kreis weist die Verkehrsnachfrage eine morgendliche und eine nachmittägliche Spitzenstunde auf. Auch anhand dieser Darstellung lässt sich erkennen, dass lediglich in der morgendlichen Spitzenstunde sowie zwischen 13 und 14 Uhr zur Schülerbeförderung ein erhöhtes Fahrtenangebot besteht. Die Anzahl der nachmittäglichen Abfahrten während der Spitzenstunde ist geringer ausgeprägt als die am Vormittag.

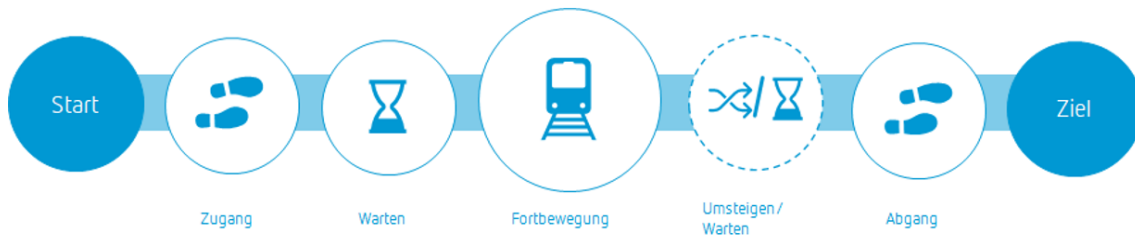
4.3. Reisezeiten

Reisezeiten und Reisezeitvergleiche für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis

Basierend auf den Ergebnissen der mikroskopischen Mobilitätssimulation und dem darauf aufbauenden Routing aller Wege ist für die Bestandsanalyse ein detaillierter Reisezeitvergleich zwischen dem MIV und dem ÖPNV möglich. Der Detailgrad bezieht sich hier auf den Vergleich jedes einzelnen mit der Mobilitätssimulation ermittelten Weg. Für eine fundierte Analyse wurden für den Rheingau-Taunus-Kreis und für Wiesbaden Unterscheidungen zwischen Binnen- und Gesamtverkehr getroffen. Bei den Reisezeiten wurden nicht nur die reine Fahrzeit beim MIV oder dem ÖPNV herangezogen, sondern auch Parkplatzsuchzeiten beim MIV sowie Zu- und Abgangs- sowie Umsteigezeiten beim ÖPNV.

Darüber hinaus wurden die Reisezeitvergleiche zwischen ÖPNV und MIV mit denen von benachbarten Gebietskörperschaften gegenübergestellt. Im Falle von Wiesbaden handelt es sich hier um die Städte Mainz und Darmstadt. Im Falle vom Rheingau-Taunus-Kreis um die Landkreise Mainz-Bingen und Darmstadt-Dieburg.

Abbildung 55: Ermittlung der Reisezeit beim ÖPNV



Quelle: Planersocietät

In Bezug auf die Reisezeitverhältnisse erfolgte, je nach Qualität der ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zum MIV, eine Kategorisierung in die Qualitätsstufen A bis F gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs:

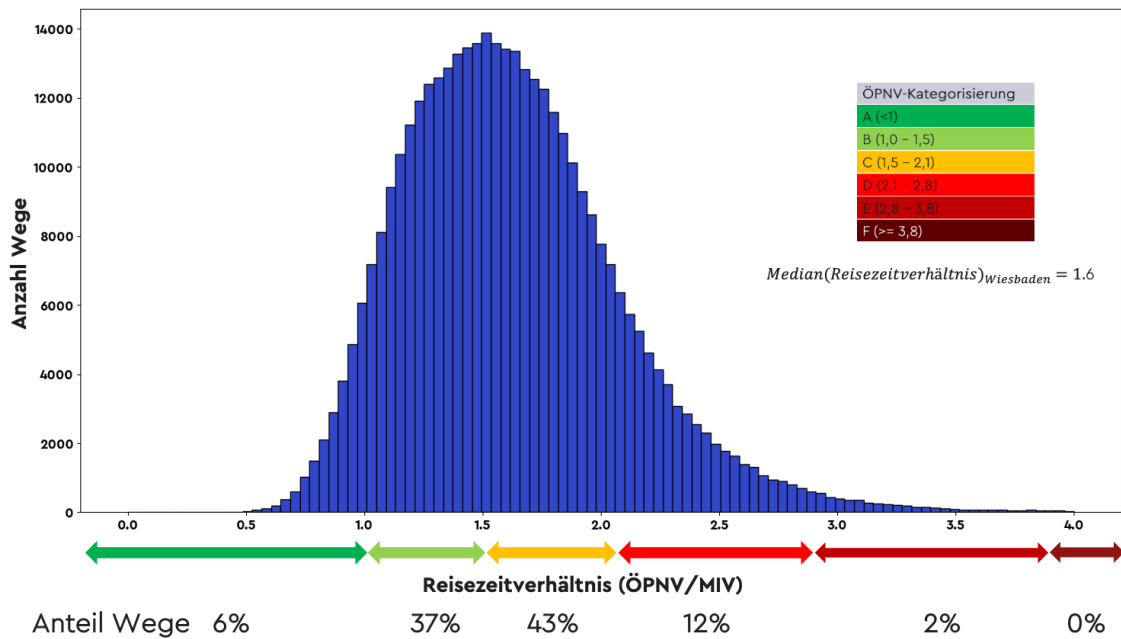
Tabelle 15: Kategorisierung der Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV in Qualitätsstufen

Qualitätsstufe	Reisezeitverhältnis ($t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$)
A	< 1,0
B	1,0 bis < 1,5
C	1,5 bis < 2,1
D	2,1 bis < 2,8
E	2,8 bis < 3,8
F	$\geq 3,8$

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

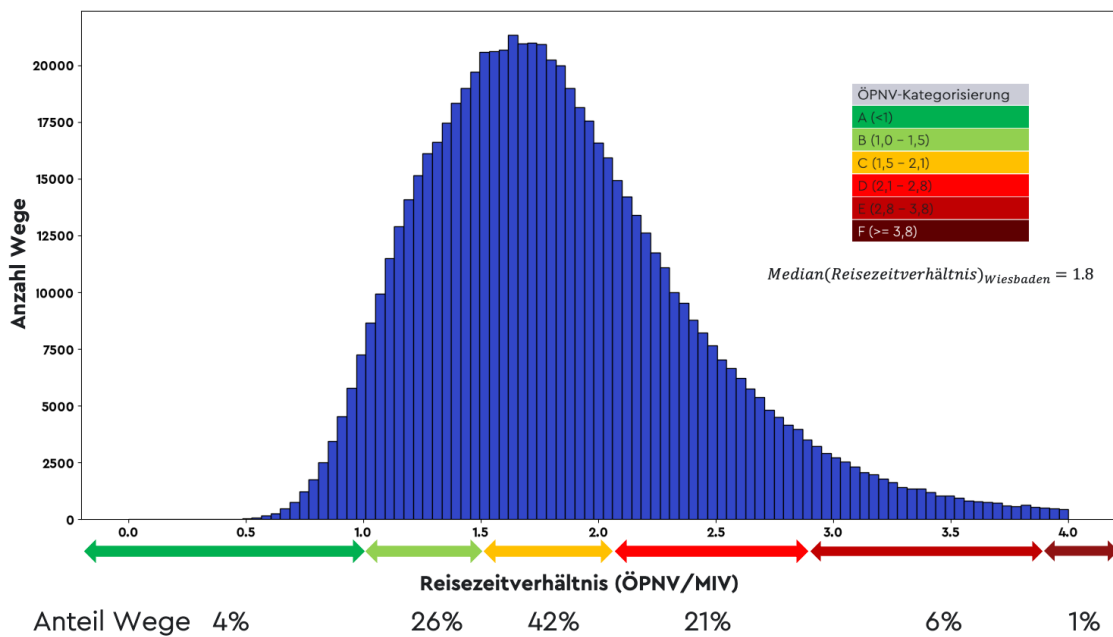
Generell ist davon auszugehen, dass Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV unter 1,5 als attraktiv für Nutzende einzustufen sind. Ab einer doppelt so langen Reisezeit ist der ÖPNV kaum konkurrenzfähig gegenüber dem MIV. Für den Wiesbadener Binnen- und Gesamtverkehr wurden jeweils Median-Werte von 1,6 und 1,8 berechnet.

Abbildung 56: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Wiesbaden



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 57: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Wiesbaden

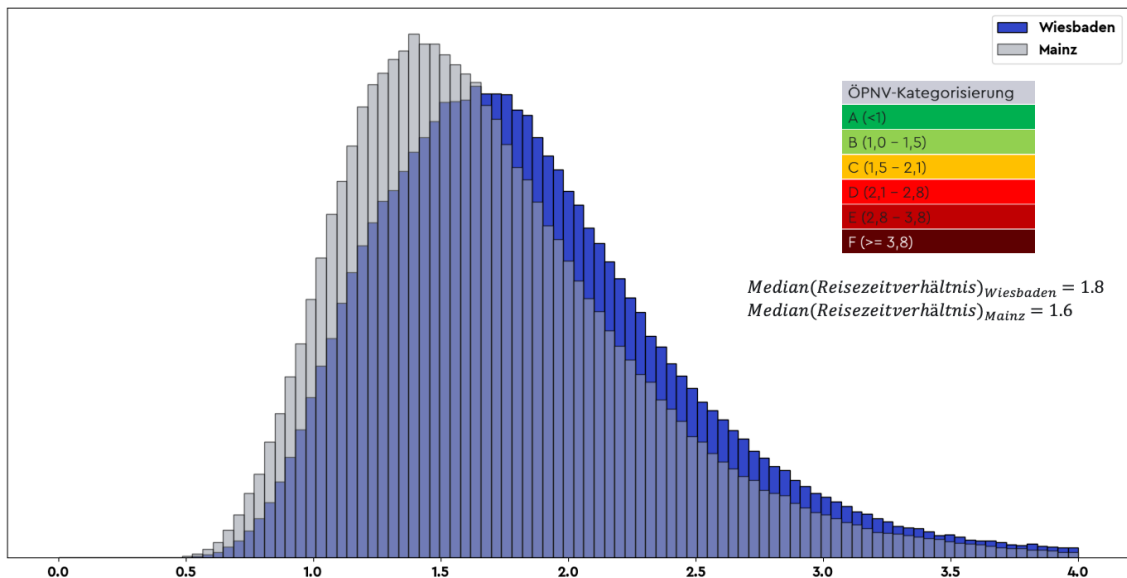


Quelle: ioki GmbH

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich somit anhand der Abbildung 56 und Abbildung 57 ein sich für den ÖPNV verschlechterndes Bild hin zum Gesamtverkehr. Dies lässt erste Rückschlüsse auf notwendige Verbesserungen im stadtgrenzübergreifenden Verkehr zu. Auch im Binnenverkehr sollte der Nahverkehrsplan auf eine Verschiebung der Reisezeitverhältnissen von den Kategorien C und D zu A und B abzielen.

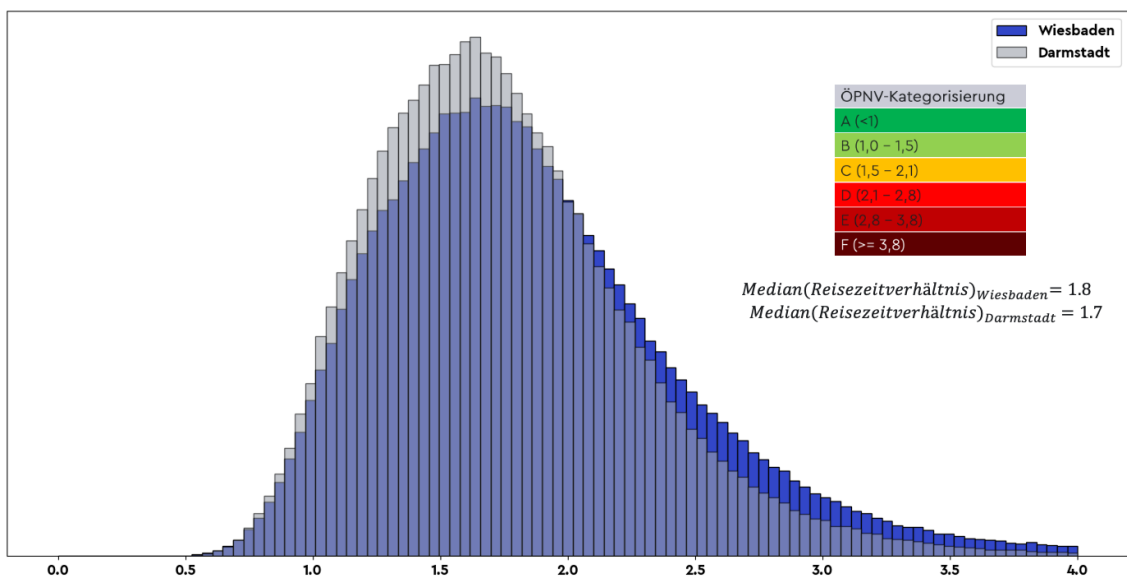
Verdeutlicht wird das Verbesserungspotenzial durch den Vergleich mit den benachbarten kreis-freien Städten Mainz und Darmstadt in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und Abbildung 59¹⁵.

Abbildung 58: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Mainz



Wege gesamt: Wiesbaden: 988.182, Mainz: 806.278; Quelle: ioki GmbH

Abbildung 59: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Darmstadt



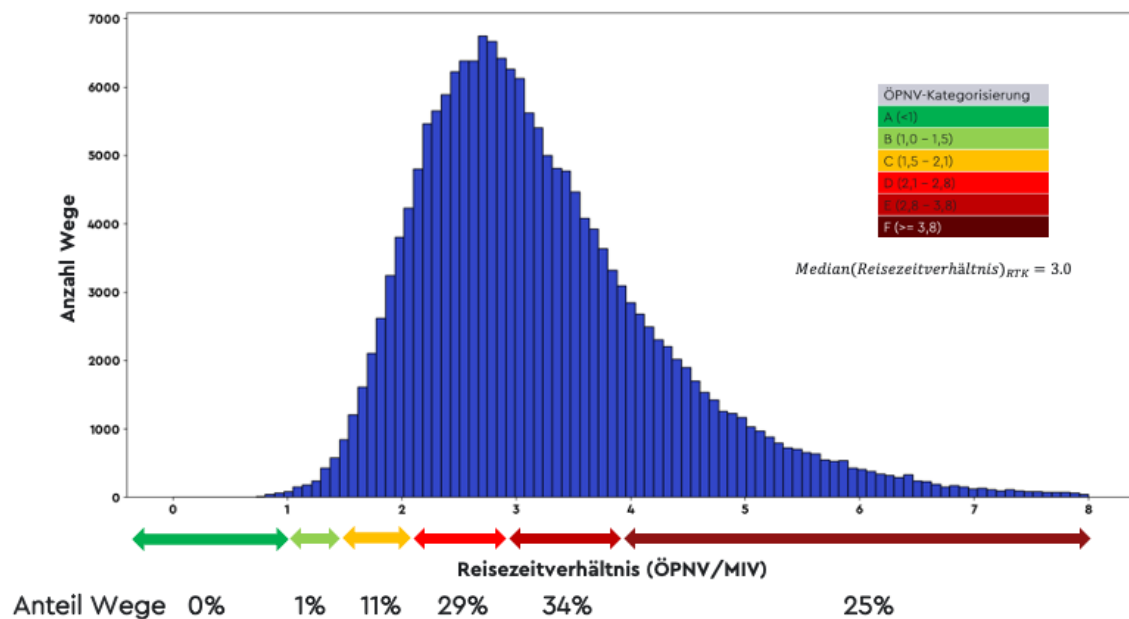
Wege gesamt: Wiesbaden: 988.182, Darmstadt: 634.036; Quelle: ioki GmbH

¹⁵ Die Abbildungen **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** unterscheiden sich von den anderen Reisezeit-Histogrammen dadurch, dass sie relative Werte anstelle von absoluten Zahlen darstellen. Diese Herangehensweise ist notwendig, weil die Anzahl der Wege zwischen den betrachteten Gebietskörperschaften, deren Reisezeitverhältnisse verglichen werden, unterschiedlich hoch ist. Um dennoch eine statistische Vergleichbarkeit der Daten sicherzustellen, wurden die Werte normiert und in Form einer Indexierung dargestellt. Dadurch können die Reisezeitganglinien der verschiedenen Gebietskörperschaften präzise miteinander verglichen werden, unabhängig von den absoluten Wegzahlen.

Aus den obenstehenden beiden Abbildungen verdeutlicht sich, dass Wiesbaden durchschnittlich etwas schlechtere Reisezeitverhältnisse aufweist als Mainz und Darmstadt. Dies zeigt auf der einen Seite, dass keine signifikanten Unterschiede bestehen, beim Blick auf den Vergleich mit der Nachbarstadt Mainz dennoch erkennbar wird, dass Verbesserungspotenziale bestehen.

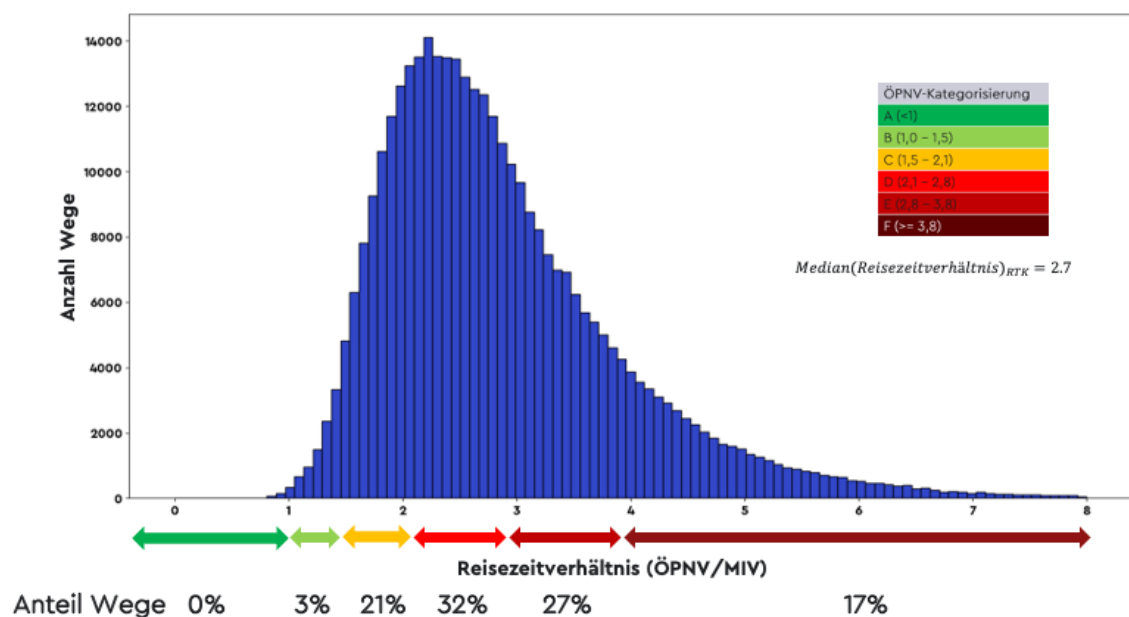
Im Rheingau-Taunus-Kreis herrschen andere strukturelle Bedingungen vor als in Wiesbaden. Die durchschnittlich geringere Siedlungsdichte sowie ein Liniennetz mit weniger dichten Takten führen zu den nachfolgend abgebildeten Ergebnissen:

Abbildung 60: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Binnenverkehr Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 61: Verteilung Reisezeitverhältnis (ÖPNV/MIV) Gesamtverkehr Rheingau-Taunus-Kreis

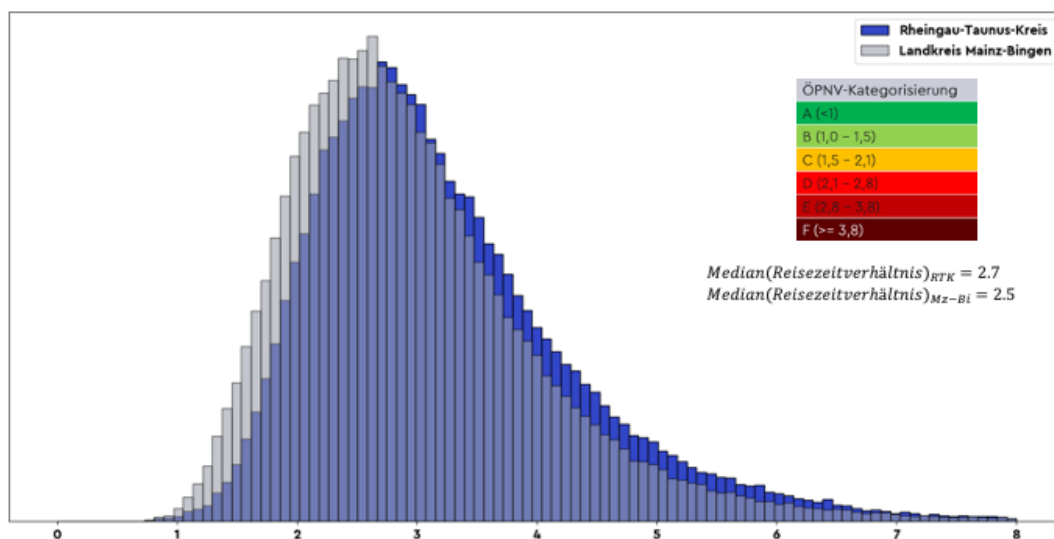


Quelle: ioki GmbH

Insgesamt ist festzustellen, dass die durchschnittlichen Reisezeiten im Rheingau-Taunus-Kreis als nicht konkurrenzfähig zum MIV eingestuft werden müssen. Dies gilt sowohl für den Binnen- als auch den Gesamtverkehr und ist in erster Linie auf raumstrukturelle Gründe sowie andere Anforderungen an den ÖPNV als in Wiesbaden zurückzuführen.

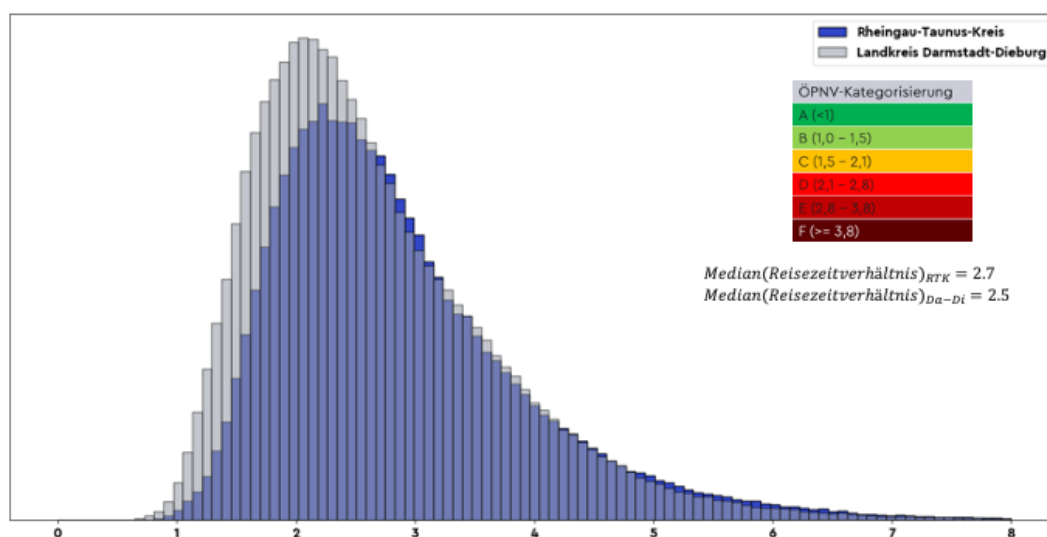
Ein Blick auf die nachfolgenden Vergleichsdarstellungen mit den Landkreisen Mainz-Bingen und Darmstadt-Dieburg zeigt jedoch auch, dass die Reisezeitverhältnisse im Rheingau-Taunus-Kreis sich für einen ländlich geprägten Raum in einem durchschnittlichen Bereich befinden. Wenngleich die Median-Werte sowohl gegenüber Mainz-Bingen als auch gegenüber Darmstadt-Dieburg höher ausfallen. Somit besteht auch im Falle der Reisezeiten im ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis Potenzial für Verbesserungen.

Abbildung 62: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Mainz-Bingen



Wege gesamt: Rheingau-Taunus-Kreis: 674.297, Mainz-Bingen: 763.888; Quelle: ioki GmbH

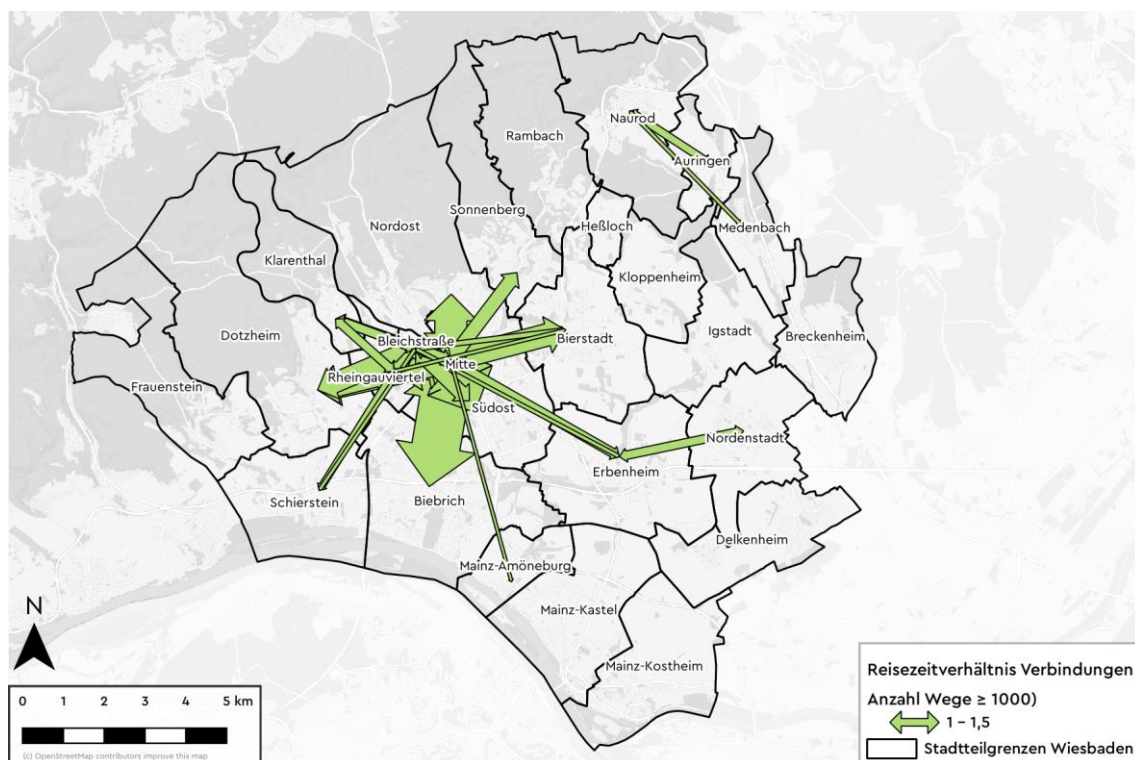
Abbildung 63: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg



Wege gesamt: Rheingau-Taunus-Kreis: 674.297, Mainz-Bingen: 1.178.964; Quelle: ioki GmbH

Neben der Darstellung aller Wege in Histogramm-Form erfolgte eine Visualisierung wichtiger Relationen im Planungsgebiet, so z. B. zwischen einzelnen Wiesbadener Ortsbezirken, zwischen Wiesbadener Ortsbezirken und Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis oder zwischen Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis. Dabei wird dargestellt, welche Relationen mit einer hohen Nachfrage von täglich mehr als 1000 Wegen hinsichtlich der Reisezeiten attraktiv bzw. unattraktiv sind. Dies lässt für die Erstellung des neuen Linienkonzeptes im Rahmen des Nahverkehrsplanes Rückschlüsse auf die Struktur des ÖPNVs und damit verbundene Stärken und Schwächen zu.

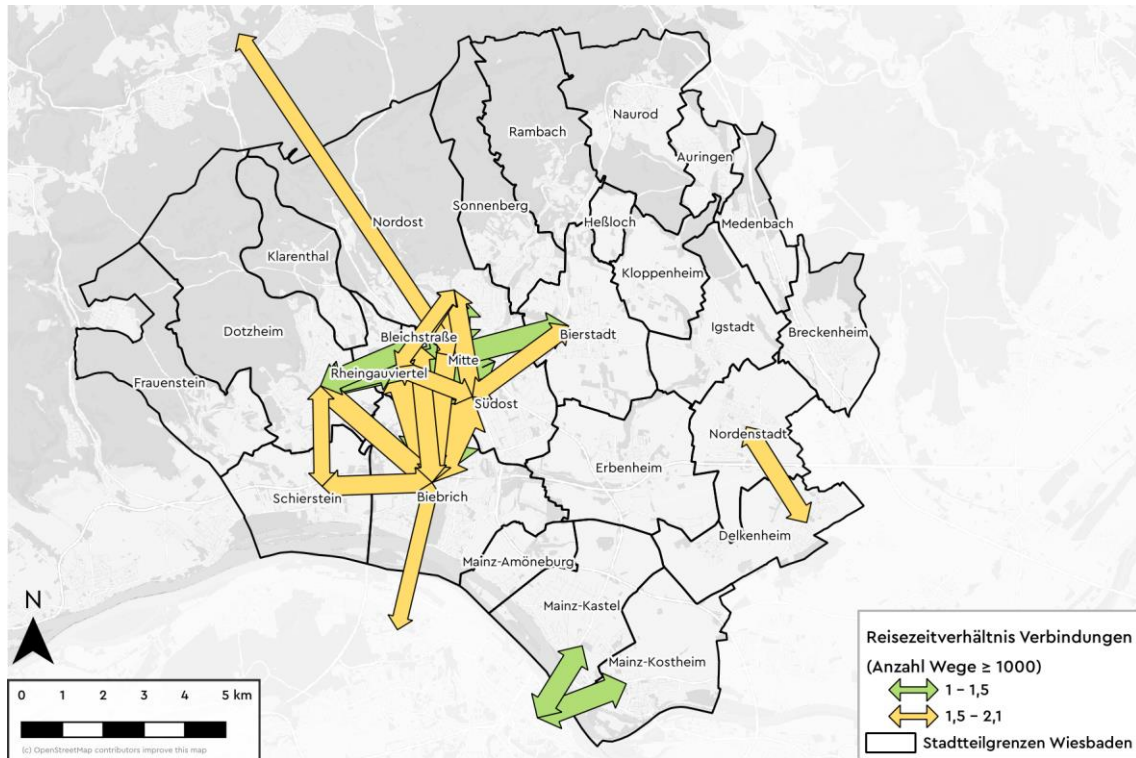
Abbildung 64: Darstellung der 25 attraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1-1,5)



Quelle: ioki GmbH

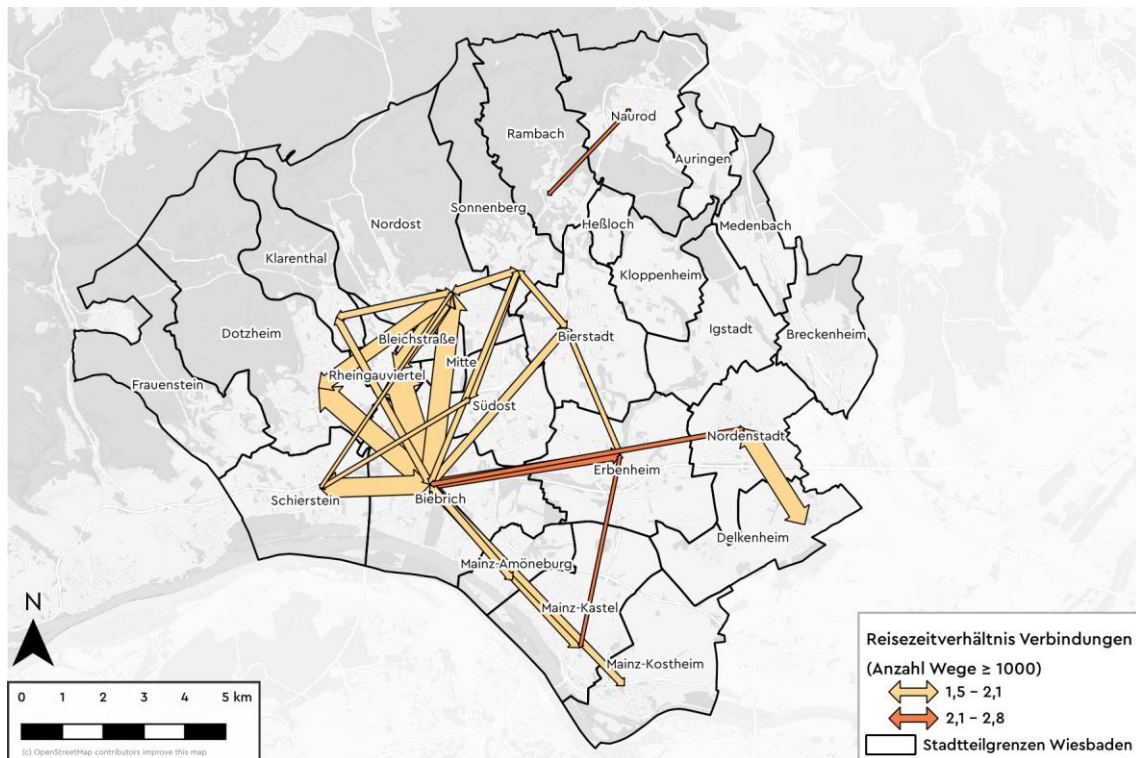
Stellt man dieser Abbildung die 25 meistgenutzten Relationen in Wiesbaden gegenüber, so zeigt sich, dass zwar einige dieser Relationen ein Reisezeitverhältnis von 1 bis 1,5 aufweisen. Etwa die Hälfte hat allerdings ein Reisezeitverhältnis von 1,5 bis 2. Anhand dessen sowie mit der Darstellung der 25 unattraktivsten Relationen in Abbildung 66 lässt sich erkennen, entlang welcher Achsen im Linienkonzept Verbesserungen bei der Reisezeit notwendig sind.

Abbildung 65: Darstellung der 25 meistgenutzten Relationen in Wiesbaden sowie zwischen Wiesbaden und dem Umland



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 66: Darstellung der 25 unattraktivsten Relationen mit mehr als 1.000 Wegen täglich zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken (Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV: 1,5-2,8)

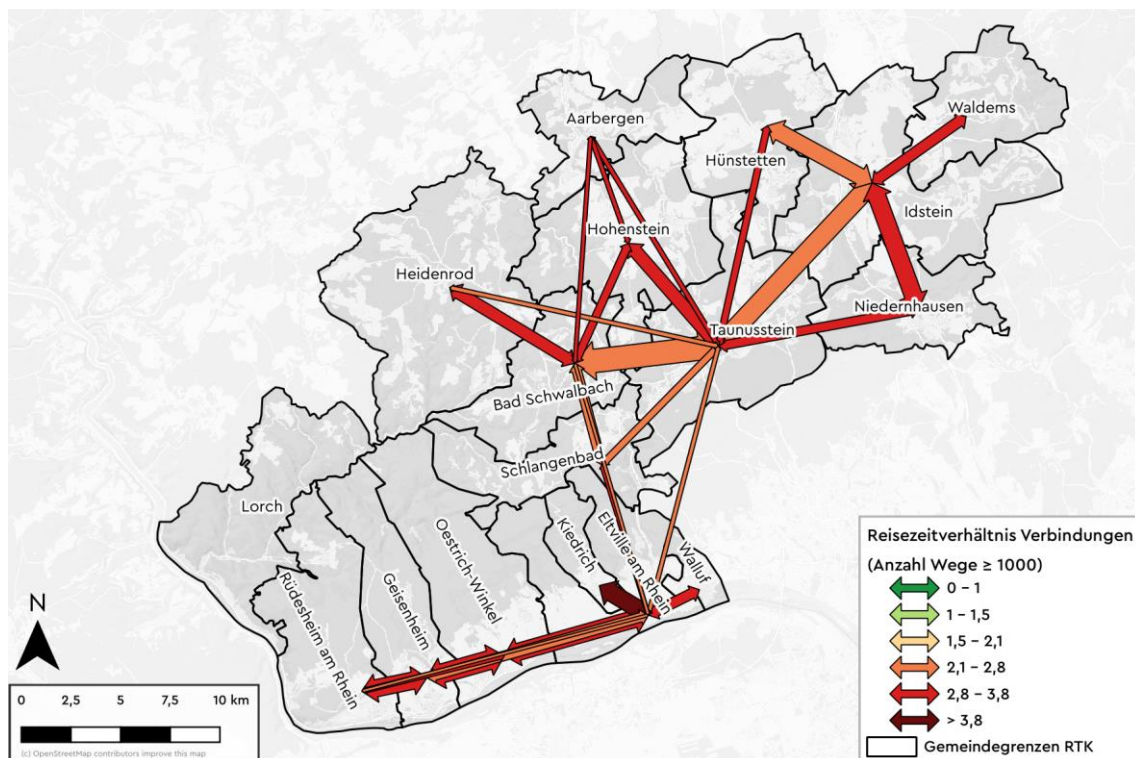


Quelle: ioki GmbH

Die in Abbildung 66 dargestellten Relationen weisen eine hohe Nachfrage auf, sind aber weitestgehend als nicht konkurrenzfähig zum ÖPNV einzustufen. Während die attraktivsten ÖPNV-Relationen in Abbildung 64 eine stark auf das Wiesbadener Stadtzentrum ausgerichtete zentrale Richtung aufweisen, führen die unattraktivsten Relationen nicht ins Stadtzentrum. Dies verdeutlicht die starke zentrale Ausprägung des bestehenden Wiesbadener ÖPNV-Netzes. Tangentiale Verbindungen können in der Regel nicht per Direktfahrt zurückgelegt werden, weswegen sich hier hinsichtlich des Reisezeitverhältnisses auch ein vergleichsweise schlechteres Ergebnis ergibt.

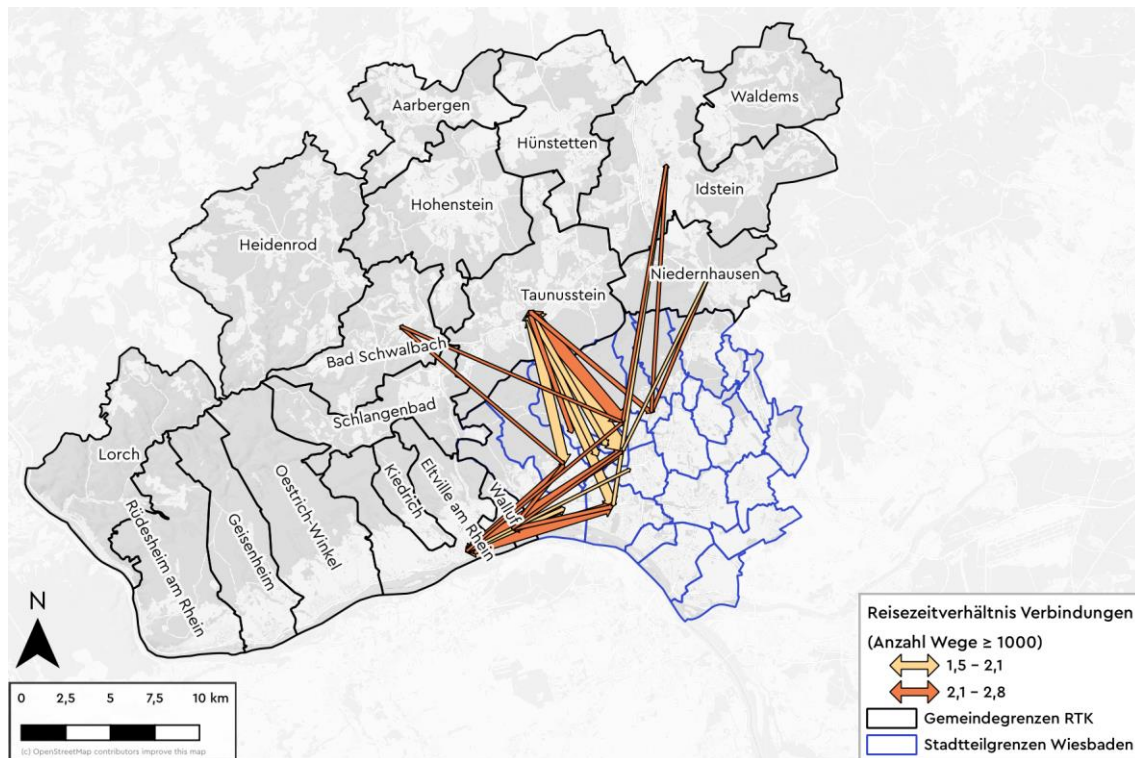
Auch im Rheingau-Taunus-Kreis besteht zwischen den größeren Gemeinden sowie dem Umland eine ausgeprägte Mobilitätsnachfrage mit über 1.000 zurückgelegten Wegen pro Tag (es handelt sich hier nicht nur um Wege mit dem ÖPNV sondern um Wege mit allen Verkehrsmitteln). Auch hier fallen die Reisezeitverhältnisse ungünstiger für den ÖPNV aus.

Abbildung 67: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 68: Reisezeitverhältnis auf Relationen mit mehr als 1000 Wegen/Tag zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden



Quelle: ioki GmbH

Die Reisezeitverhältnisse auf den wichtigen Relationen innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises liegen durchwegs über 2,0 und können damit nicht als konkurrenzfähig zum ÖPNV eingestuft werden. Einige Relationen zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden, insbesondere ausgehend von Taunusstein, haben ein Reisezeitverhältnis von 1,5 bis 2,0. Hier zeigt sich, dass aufgrund der bestehenden ÖPNV-Direktverbindungen zwischen Wiesbaden und Taunusstein mit einem sich überlagernden Takt der Linien 240, 245, 271 und 274 ein verhältnismäßig gutes Reisezeitverhältnis besteht.

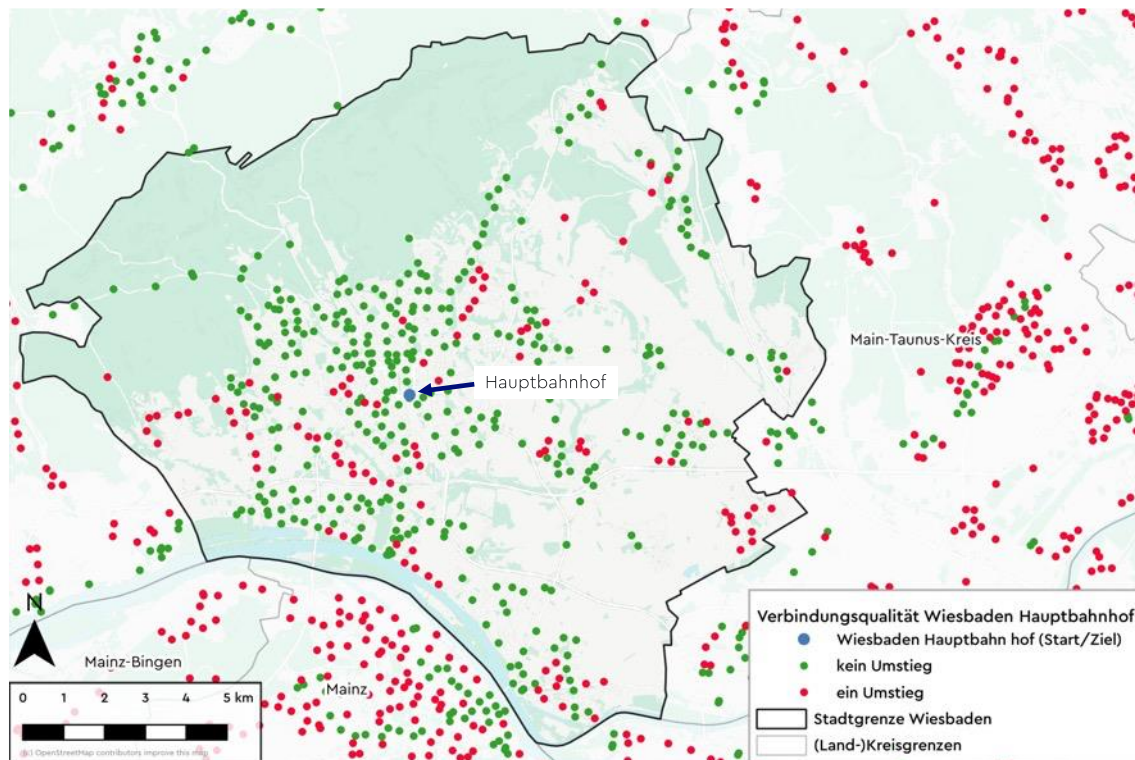
Mit Blick auf das bestehende ÖPNV-Netz im Rheingau-Taunus-Kreis soll abschließend nochmals betont werden, dass die Ergebnisse der Reisezeitvergleiche nicht ins Verhältnis zu der Situation in Wiesbaden gestellt werden kann. Während im Rheingau-Taunus-Kreis die Bevölkerung geringer ist und eine weitestgehend ländlich geprägte Struktur mit niedrigerer Siedlungsdichte besteht, sind die Anforderungen an den ÖPNV abweichend als in Wiesbaden. In vielen Bereichen erfüllt der ÖPNV weitestgehend Aufgaben für den Schülerverkehr bzw. für die Daseinsvorsorge. Aus diesem Grund werden die Anforderungen und Ziele des Nahverkehrsplanes in Kapitel 5 jeweils einzeln und unterschiedlich für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis definiert.

4.4. Verbindungsqualität

Umsteigefreie ÖPNV-Fahrten gehören zu den wesentlichen Attributen eines attraktiven ÖPNV-Netzes. Das digitalisierte Fahrplanangebot im Rheingau-Taunus-Kreis und in Wiesbaden mit den zugehörigen Linien ermöglicht es, für jede Haltestelle zu berechnen, welche Zielhaltestellen

umsteigefrei bzw. mit einem Umstieg erreicht werden können. Daraus lässt sich wiederum eine Interpretation vornehmen, welche Bereiche von der jeweils betrachteten Haltestelle gut bzw. weniger gut erreichbar sind. Relationen mit mehr als einem Umstieg sind in den Darstellungen nicht enthalten.

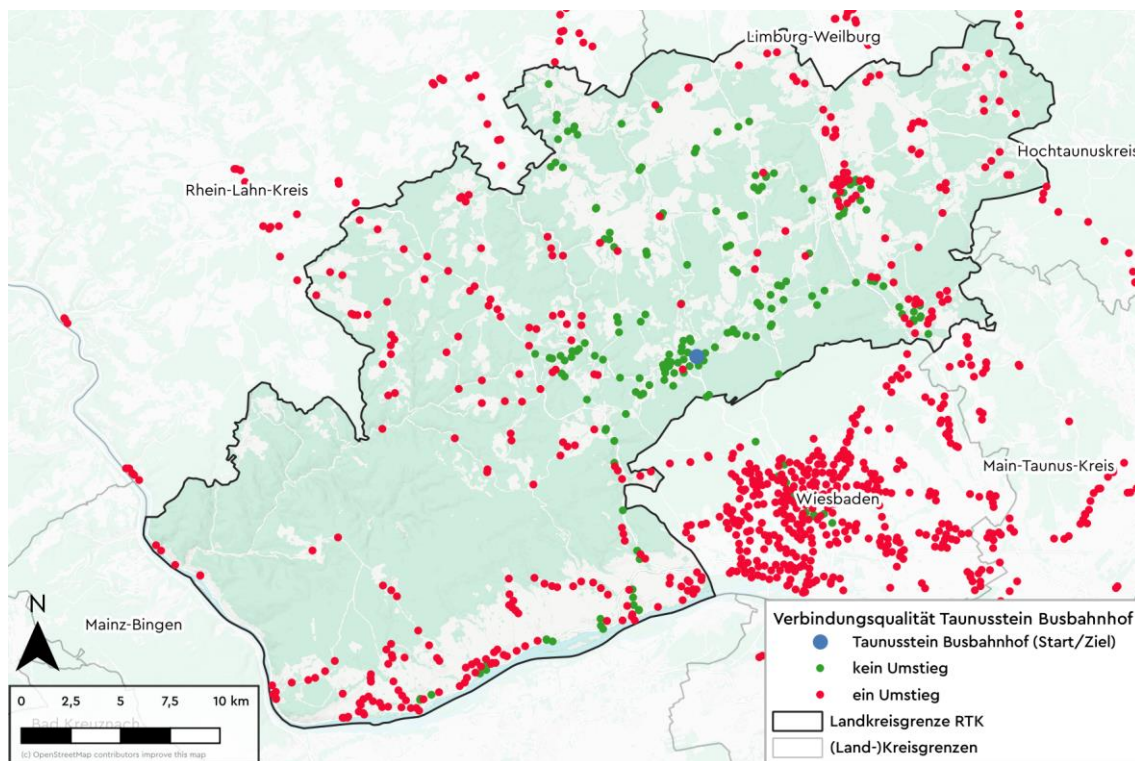
Abbildung 69: Verbindungsqualität vom Wiesbadener Hauptbahnhof mit keinem bzw. einem Umstieg



Quelle: ioki GmbH

Vom Wiesbadener Hauptbahnhof können die meisten der Haltestellen innerhalb von Wiesbaden umsteigefrei erreicht werden. Was die stadtgrenzüberschreitenden Verkehre nach Mainz, in den Rheingau-Taunus-Kreis und in den Main-Taunus-Kreis angeht, sind viele Haltestellen nur noch mit einem Umstieg zu erreichen. Als positiv ist demnach herauszustellen, dass der Hauptbahnhof und das Wiesbadener Stadtzentrum von den Ortsbezirken umsteigefrei erreichbar sind. Auf der anderen Seite ist erkennbar, dass die Verbindungsqualität ins Umland und hier insbesondere in die Nachbarstadt Mainz mit deutlich weniger Direktfahrten verbunden ist.

Abbildung 70: Verbindungsqualität vom Busbahnhof Taunusstein mit keinem bzw. einem Umstieg



Quelle: ioki GmbH

Am Beispiel des Busbahnhofes Taunusstein als wichtigem Verknüpfungspunkt im Rheingau-Taunus-Kreis zeigt sich, dass die benachbarten Gemeinden mit den zentralen Haltestellen umsteigefrei erreicht werden können (z. B. Idstein, Niedernhausen). Gleiches gilt für den Hauptbahnhof und die Innenstadt von Wiesbaden. Viele weitere Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis und Ortsbezirke Wiesbadens können nur mit einem Umstieg von Taunusstein aus erreicht werden.

4.5. Ausrüstungsqualität

4.5.1. Barrierefreiheit

Der gesamte ÖPNV, aber insbesondere die Haltestelle als Zugangspunkt, muss barrierefrei ausgestattet sein. Das PBefG fordert im Gesetzestext die Herstellung der Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 (vgl. Kapitel 2.1.2). Nach diesem Datum sind Ausnahmen nur noch zulässig, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden. Der RMV hat im Zusammenhang mit dem Themenkomplex der Barrierefreiheit den Maßnahmenplan Barrierefrei Haltestellen im Busverkehr veröffentlicht, nach dessen Vorbild Bewertungskriterien für die Barrierefreiheit von Haltestellen entwickelt wurden.

Barrierefreiheit der Haltestellen in Wiesbaden

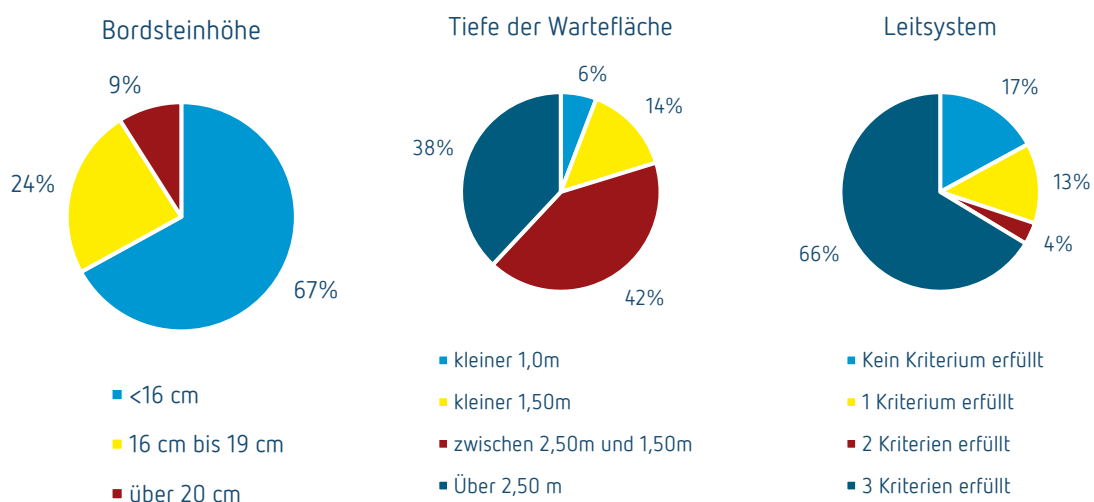
Im Jahr 2023 fand eine umfassende Bestandsanalyse der Haltestellen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden statt. Diese Bestandsanalyse dient als Grundlage für die Bewertung der Ausstattung sowie der Barrierefreiheit der Haltestellen. Insgesamt wurden Merkmale an 844 Abfahrtspositionen an 427 Haltestellenbereichen erhoben.

Anhand der Analyse der Haltestellen im Stadtgebiet Wiesbadens wird der Ausbauzustand hinsichtlich der Barrierefreiheit dargestellt. Für die nachfolgende Auswertung gilt eine Haltestelle als barrierefrei

- wenn die Gehwegbreite bei einer Bordsteinhöhe von mind. 20 cm mind. 250 cm beträgt,
- wenn die Gehwegbreite bei einer Bordsteinhöhe von mind. 22 cm mind. 150 cm beträgt,
- wenn ein Leitsystem vorhanden ist. Dieses setzt sich aus einem Auffindestreifen, einem Leitstreifen und einem Einstiegsfeld zusammen.

Für eine Kategorisierung müssen eines der ersten beiden Kriterien sowie das dritte Kriterium erfüllt sein.

Abbildung 71: Merkmale für Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



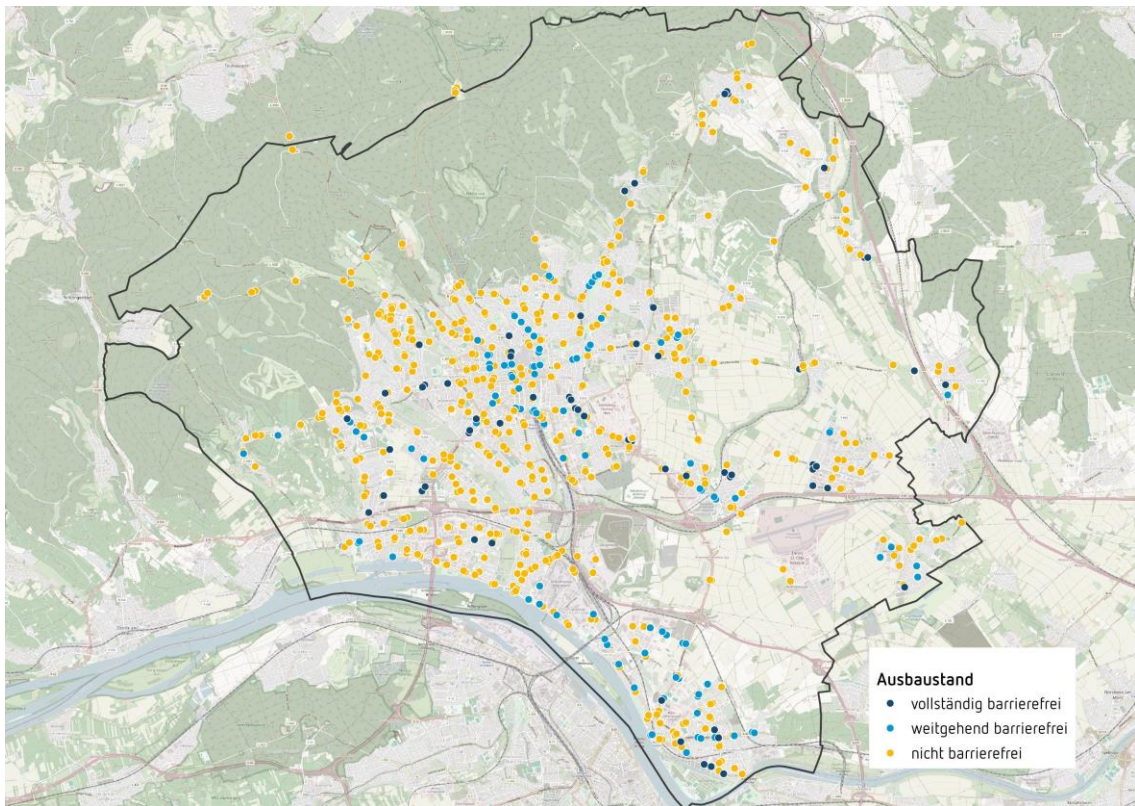
Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus wurden Haltestellen erhoben, die als *weitgehend barrierefrei* zu definieren sind. Diese Kategorisierung ist notwendig, da sich der aktuelle Stand der Technik hinsichtlich Barrierefreiheit in den vergangenen Jahren weiterentwickelt hat. Daher gibt es Haltestellen, die nach veralteten Kriterien umgebaut wurden und heute nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen. Mit der Definition weitestgehend barrierefreier Haltestellen soll ein zeitnaher erneuter Umbau verhindert werden, um einer etwaigen Fördermittelbindung nicht entgegenzustehen.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat den gesetzlichen Auftrag zum barrierefreien Ausbau hinsichtlich der Haltestellen bislang nicht erfüllt. Zum Zeitpunkt der Erhebung (Stand Frühjahr 2023) sind von den 844 Abfahrtspositionen 80 Abfahrtspositionen barrierefrei ausgebaut (9 %), 113 weitgehend barrierefrei ausgebaut (14 %) und 651 nicht barrierefrei ausgebaut (77 %). Die (weitgehend) barrierefrei ausgebauten Haltestellen sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt (vgl.

Abbildung 72). Dabei lässt sich ein erhöhter Ausbaugrad im Stadtzentrum feststellen, einige Stadtteile verfügen über keine (weitgehend) barrierefrei ausgebaut Haltestelle.

Abbildung 72: Barrierefreie Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



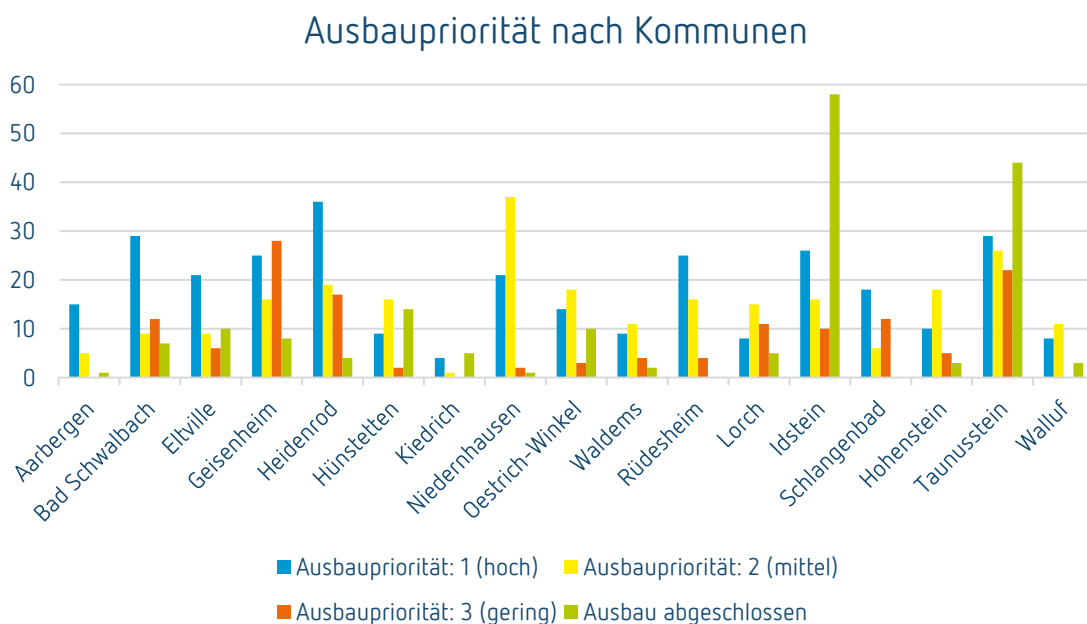
Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Barrierefreiheit der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis

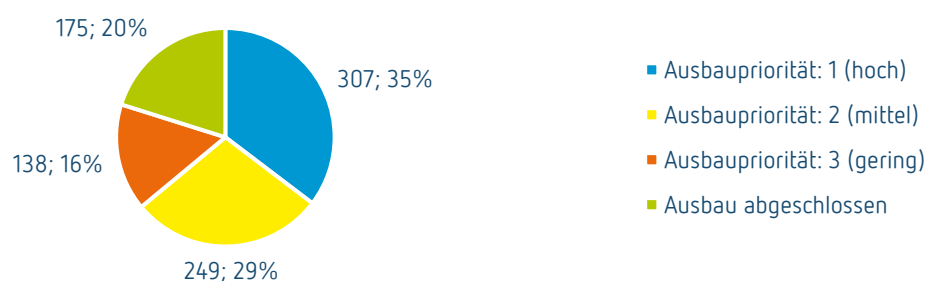
Für den Rheingau-Taunus-Kreis erfolgt die Auswertung der Barrierefreiheit an Haltestellen auf kommunaler Ebene. Grundlage bildet eine Überprüfung und Bewertung aller 855 Haltestellen in den 17 Kommunen durch den Rheingau-Taunus-Kreis, der RTV sowie einem externen Gutachterbüro. Im Rahmen dieser Überprüfung und Bewertung wurde eine Kategorisierung des Haltestellenausbaus durchgeführt. Anhand dieser ist eine dreistufige Ausbaupriorität sowie eine Übersicht bereits ausgebauter Haltestellen entstanden.

An ca. 20 % der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis ist der barrierefreie Haltestellenausbau demnach abgeschlossen. Der Rheingau-Taunus-Kreis hat den gesetzlichen Auftrag zum barrierefreien Ausbau hinsichtlich der Haltestellen bislang nicht erfüllt. Hierfür liegt anhand der vorgenommenen Kategorisierung bereits eine Ausbaupriorität vor, welche in Abbildung 73 dargestellt ist.

Abbildung 73: Ausbaupriorität der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis



Ausbaupriorität im Rheingau-Taunus-Kreis



Quelle: Planersocietät nach Datengrundlage des Rheingau-Taunus-Kreises

4.5.2. Haltestellenausstattung

Die Haltestelle ist der Schnittpunkt und das Eingangstor zum System ÖPNV. Während der Eindruck des Fahrzeugs im Stadtbild flüchtig ist, ist der der Haltestelle dauerhaft. Die fahrgastbezogene Ausstattung¹⁶ der Haltestellen im Stadtgebiet ist deswegen von zentraler Bedeutung. Durch sie sollte ein attraktives und einladendes Bild erzeugt werden. Zur Haltestellenausstattung zählen

- Merkmale, die dem Komfort dienen, wie z. B. Sitzgelegenheiten, Wartehallen (Witterungsschutz), Abfalleimer,
- Merkmale, die der Information dienen, wie z. B. DFI, Fahrpläne, Tarifinformationen, Netz- und Umgebungspläne
- Merkmale, die der Sicherheit dienen, wie z. B. Beleuchtung,
- Merkmale zur Verknüpfung mit dritten Verkehrsmitteln des Umweltverbund und des MIV, wie z. B. P+R oder B + R Abstellanlagen, Carsharing-Parkplätze, Ladeinfrastruktur für Fahrräder oder ähnlichem, klassische Radabstellanlagen und weitere Einrichtungen.

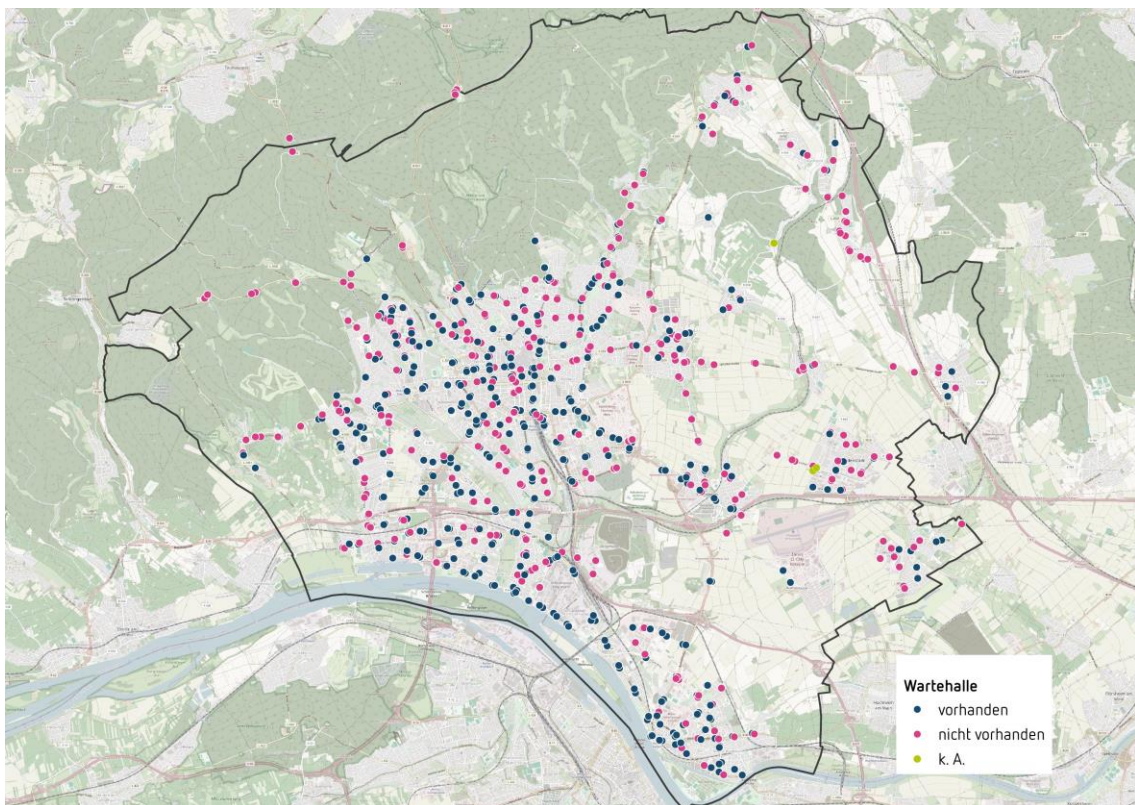
¹⁶ Hier wird auf die fahrgastbezogene Ausstattung von Haltestellen eingegangen. Neben dieser gibt es noch die Gruppe der betrieblichen Haltestellenausstattung. Dazu würden z. B. Markierung für geeignete Haltepositionen der Fahrzeuge, oder andere Hinweise für das Betriebspersonal gehören. Die Gruppe der betrieblichen Haltestellenausstattung ist nicht Teil des Nahverkehrsplans

Haltestellenausstattung in Wiesbaden

Nachfolgende Ausführungen basieren auf der im Jahr 2023 vorgenommenen Bestanderfassung für das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden.

An Haltestellen entstehen Wartezeiten und damit Aufenthalt. Wünschenswert ist daher an den Bussteigen, an denen Fahrgäste warten, einen ansprechenden Komfort zu bieten. Die Erhebung der Haltestellen innerhalb der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplans zeigt eine ausdifferenzierte Ausstattung der Haltestellen und deren Steige im Stadtgebiet. In der Landeshauptstadt Wiesbaden verfügen 53 % der Bussteige über eine Wartehalle und damit über einen Witterungsschutz, 62 % der Bussteige verfügen über Sitzgelegenheiten, an 89 % der Bussteige finden Fahrgäste einen Abfalleimer. An ungefähr der Hälfte der Bussteige finden Fahrgäste somit eine Wartehalle vor, die räumliche Verteilung zeigt dabei ein ausgewogenes Bild. In der Analyse fällt kein Stadtteil auf, in dem nicht mindestens eine Haltestelle eine Wartehalle aufweist. Darüber hinaus weisen einige Haltestellen in der Innenstadt eine höhere Anzahl an Sitzgelegenheiten auf.

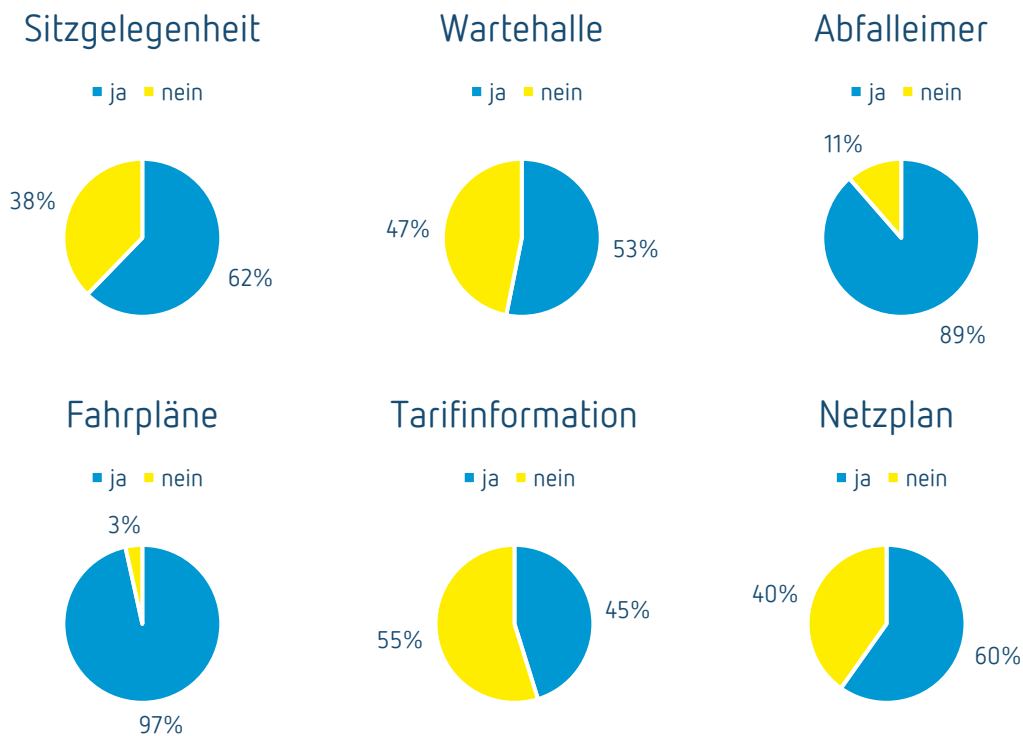
Abbildung 74: Wartehallen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Die differenzierte Ausstattung folgt unter anderem der Tatsache, dass den Steigen innerhalb von Haltestellen unterschiedliche Charaktere zugewiesen werden können. So kann außerhalb der fahrgastaufkommensreichen Innenstadt den Steigen eine überwiegende Funktion zugewiesen werden. In den Ortsteilen sind häufig die Bussteige, die in die Innenstadt führen solche, an denen Wartezeiten für Fahrgäste auftreten, wohingegen die Rückhaltestelle überwiegend zum Ankommen dient. So kann ein effizienter Mitteleinsatz verfolgt werden.

Abbildung 75: Haltestellenausstattung in der Landeshauptstadt Wiesbaden



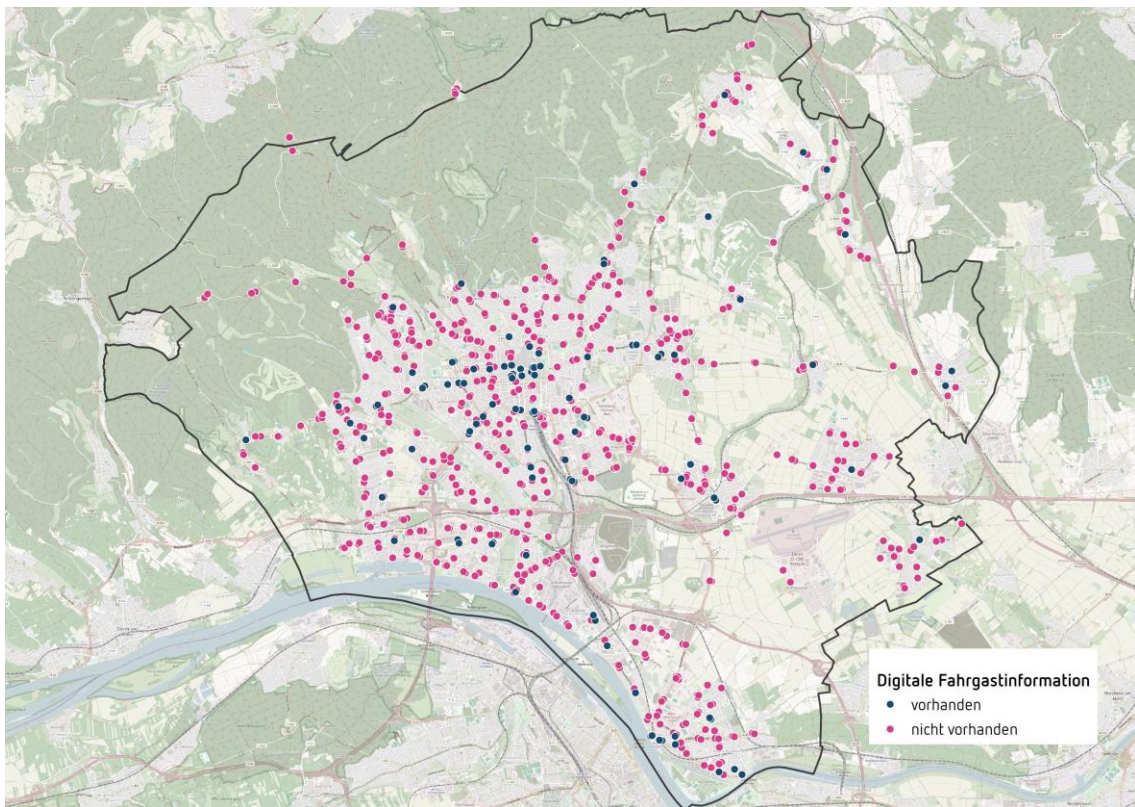
Quelle: Planersocietät

Die Haltestelle ist erster Anlaufpunkt, um Bus oder Bahn zu nutzen. Daher ist es notwendig, dass sich Fahrgäste an der Haltestelle orientieren und informieren können. Dem trägt das PBefG mit zwingenden Ausstattungsmerkmalen Rechnung. Daneben gibt es Elemente einer ansprechenden, hochwertigen und einfachen Information der Kundschaft über das Angebot von Bus und Bahn.

Alle Haltestellen verfügen über ein Haltestellenschild, überwiegend als selbständig aufgestellte Stele. Im Stadtgebiet von Wiesbaden existiert die Besonderheit, dass die Haltestellenschilder in den Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim im Regelfall nicht dem sonst stadtweiten Design folgen, sondern aktuell im Design des Verkehrsunternehmens der Stadt Mainz gehalten sind. 97 % der Haltestellen verfügen über einen Fahrplanaushang. Damit können die zwingenden Ausstattungselemente nach § 40 Abs. 4 PBefG als erfüllt angesehen werden.

Neben den oben beschriebenen statischen Fahrplänen, die das Fahrtenangebot statisch als Soll-Zeit wiedergeben ist in vielen Städten in Deutschland an Haltestellen eine dynamische Fahrtenanzeige vorzufinden. Diese Anzeige zeigt die tatsächliche Ist-Abfahrtszeit von Fahrzeugen der Linien, die die Haltestelle bedient. Im Stadtgebiet von Wiesbaden zeigt die Erhebung, dass die Ausstattung von Bussteigen mit dynamischer Fahrgastinformation durch sogenannte DFI-Anzeiger sich räumlich hauptsächlich auf die Kernstadt, sowie auf zentrale ÖV-Achsen und -Haltestellen konzentriert. 13 % der Steige verfügen über einen DFI-Anzeiger. Neben dem Vorhandensein der DFI-Anzeiger ist zudem die fehlerfreie Wiedergabe der Fahrplaninformationen relevant. Nur so können dynamische Fahrgastinformationen zu einem Mehrwert beitragen.

Abbildung 76: Haltestellen mit DFI-Anzeiger in der Landeshauptstadt Wiesbaden

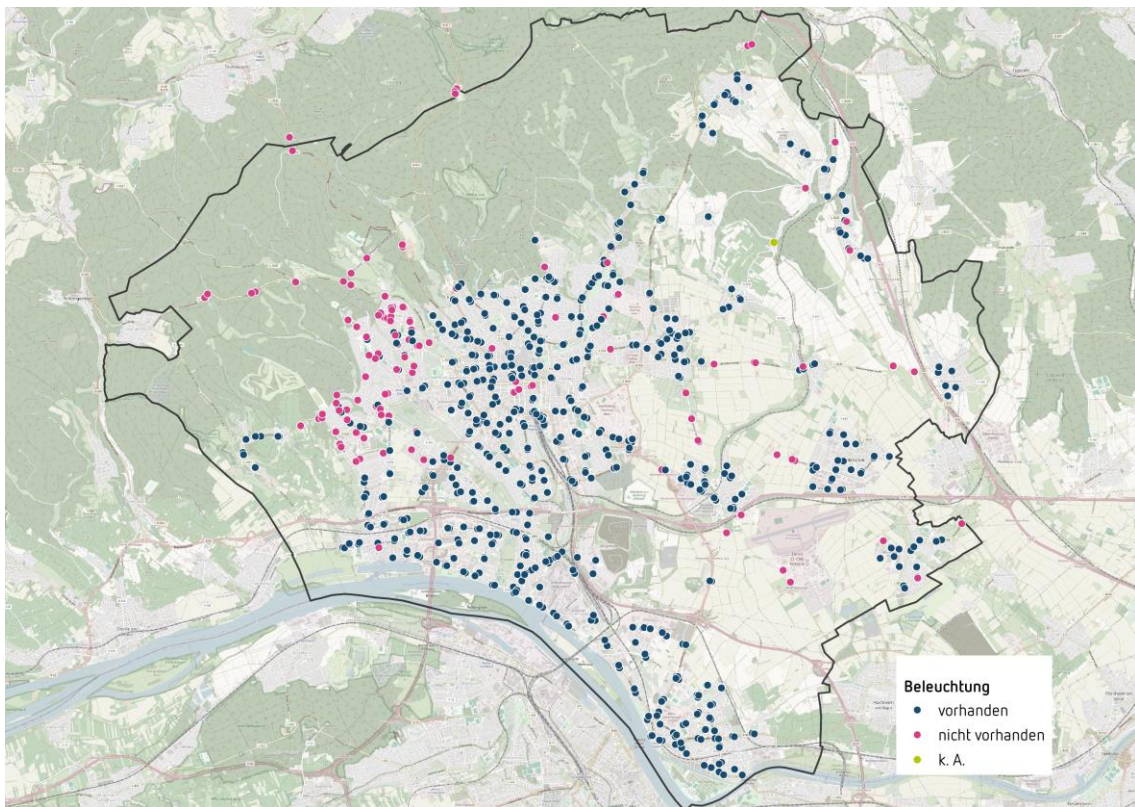


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Zusätzlich zum Fahrplan mit der Information, wann der Bus abfährt, muss der Fahrgast wissen, wie das Ziel erreicht werden kann (mit welcher Linie; mit wieviel Umstiegen) und welcher Tarif notwendig ist. 60 % der Bussteige verfügen über einen Netzplan und an 45 % der Steige findet die Kundschaft eine Tarifinformation. Diese Informationen können immer häufiger ortsungebunden auch digital abgerufen werden, sind aber für Gelegenheitsnutzende auch noch vor Ort an der Haltestelle von Relevanz. Kommen Gäste oder Gelegenheitsnutzende von Bus und Bahn an einer Haltestelle an, ist es gut, Informationen über die unmittelbare Umgebung zu erhalten. Solche Informationen lassen sich gut in einem Umgebungsplan (an 15,5 % der Haltestellen vorhanden), oder Stadt(teil-)Plan (an 1,5 % der Haltestellen vorhanden) visualisieren.

Bus und Bahn sollen als Alltagsverkehrsmittel für alle Menschen eigenständig nutzbar sein. Zum Alltag zählen auch Fahrten zu Abend- und Nachtzeiten. Zur Eigenständigkeit, dass Menschen zu den eben beschriebenen Zeiten sorgenfrei auch in abgelegene Stadtteile fahren können sollen. Neben dem objektiven Risiko in unliebsame Situationen zu geraten, ist die subjektive Sicherheit der Nutzenden eine Einflussgröße, die dazu beiträgt, ob Bus und Bahn genutzt werden. Eine zentrale Rolle bei der Beurteilung des subjektiven Sicherheitsgefühls an der Haltestelle aus infrastruktureller Sicht nimmt das Thema der Beleuchtung ein. 83 % der Bussteige innerhalb der Haltestellen in Wiesbaden sind gut ausgeleuchtet. Diese wird im überwiegenden Teil über die vorhandene Straßenbeleuchtung übernommen. Ist am Bussteig eine Wartehalle vorhanden, ist diese überwiegend ebenfalls mit einer Beleuchtung ausgerüstet. Sofern die Straßenraumbeleuchtung den Wartebereiche der Haltestelle erfasst, kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der Weg in zentrale Siedlungsbereiche und zur Zieladresse ebenfalls von der Straßenbeleuchtung begleitet wird.

Abbildung 77: Haltestellen mit ausreichender Beleuchtung in der Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

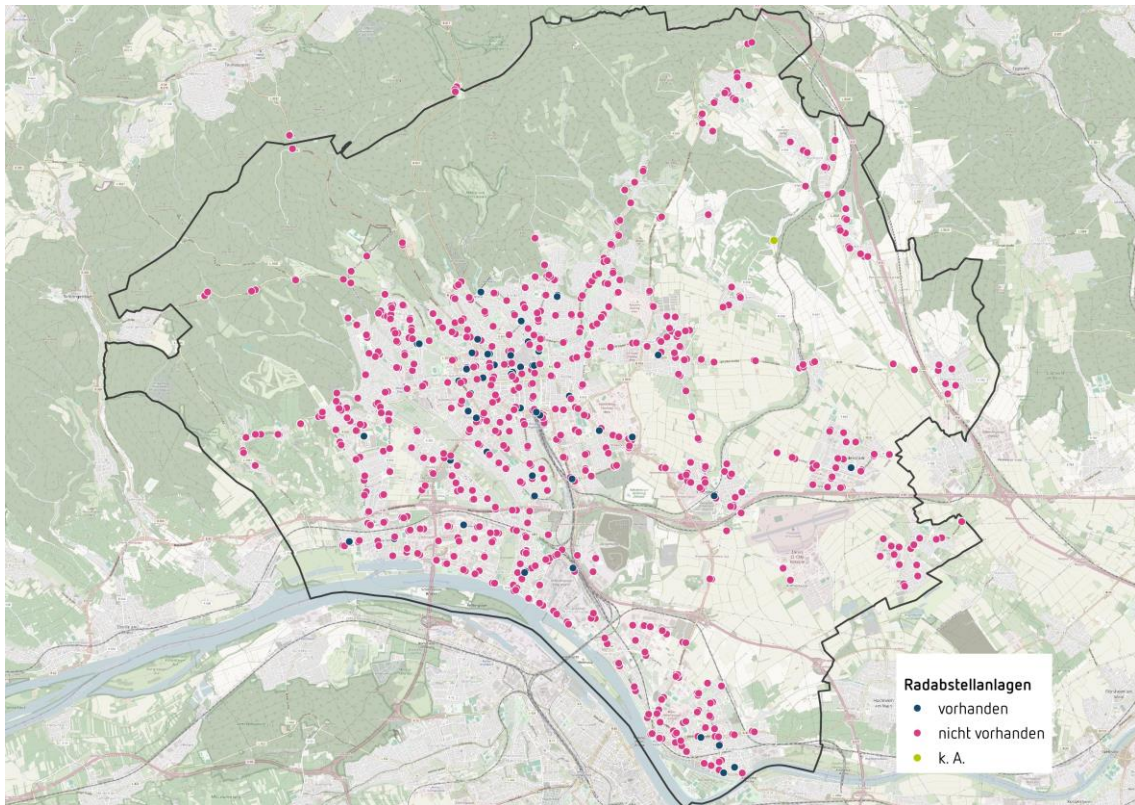
Wege mit Bus und Bahn werden auch als intermodale Wegekette zurückgelegt, als Kombination von Teilwegen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Häufig werden lokale öffentliche Verkehrsmittel genutzt, um regionale oder überregionale öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Unter Umständen kann es geeignet sein, nicht die nächstgelegene Haltestelle anzusteuern, sondern eine Haltestelle mit erweitertem Angebot. Diese erfordert häufig einen längeren Weg. Zu denken ist hier an Bahnhöfe, oder Bahnhaltunkte oder Haltestellen, die durch Regionalbusse, Metrobusse oder ähnlichen Produktgruppen bedient werden, die eventuell nicht alle Haltestellen im Stadtgebiet bedienen. An diesen Haltestellen ist Infrastruktur wünschenswert, die das Erreichen und den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert.

Im engeren Sinn ist der Fußweg zur Haltestelle bereits der erste Verkehrsmodus. Zu knapp über der Hälfte aller Bussteige (55 %) in Wiesbaden kann die Erhebung in räumlicher Nähe eine Querungshilfe identifizieren. Mit Querungshilfe ist in dieser Erhebung nach dem Stand der Technik nicht nur der Fußgängerüberweg (umgangssprachlich „Zebrastrifen“) gemeint, sondern auch weitere Arten der Unterstützung zur Querung der Fahrbahn, wie reine Fußgänger-Lichtsignalanlagen („Ampeln“), Mittelinseln, Fahrbahnverengungen, und weitere.

In städtisch geprägten Wegekettten spielt im Zulauf auf die Haltestelle auch das Fahrrad eine bedeutende Rolle, insbesondere an größeren Verknüpfungshaltestellen sowie an SPNV-Stationen. Die Erhebung ergibt, dass 7 % der Bussteige über eine öffentliche Radabstellanlage in

unmittelbarer Nähe zum Bussteig verfügen.¹⁷ Die räumliche Verteilung hat ihren Schwerpunkt in der Innenstadt. Vereinzelt lassen sich auch Radabstellanlagen an Haltestellen in Stadtteilen im Süd-Westen finden.

Abbildung 78: Radabstellanlagen an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Haltestellenausstattung im Rheingau-Taunus-Kreis

Die Erhebung der Haltestellenqualität erfolgte im Rahmen des Nahverkehrsplans ausschließlich für das Stadtgebiet Wiesbadens. Daher können in diesem Nahverkehrsplan keine Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis getroffen und dargestellt werden.

4.5.3. Fahrzeuge

Für die Fahrzeuge ist es essenziell, dass mobilitätseingeschränkte Menschen barrierefrei ein- und aussteigen können, sich innerhalb der Fahrzeuge bewegen und orientieren können sowie eine Information über den Fahrtverlauf möglich ist. Dabei sind folgende Aspekte zu beachten:

- Fahrtzielanzeige an den Fahrzeugen
- Haltestellenansage
- Informationen über Linienverlauf, Störungen etc.

¹⁷ Nicht betrachtet wurden dabei Abstellanlagen für Radverleihsystem, da an diese kein „Fremd-Fahrrad“ angeschlossen werden darf.

- Kontakt zum Fahrpersonal
- Kontrastreiche Gestaltung des Innenraums
- Piktogramme (z. B. zur Ausweisung von Behindertenplätzen)

Die Fahrzeuge im Wiesbadener Stadtverkehr sowie im Regional- und Lokalbusverkehr des Rheingau-Taunus-Kreises sind ausschließlich moderne Niederflurfahrzeuge und entsprechen den aktuellen Standards. Im Lokalbusverkehr bestehen seitens der RTV detaillierte Vorgaben zum Fahrzeuginsatz für die Konzessionsinhaber, sodass trotz der Leistungserbringung durch verschiedene Verkehrsunternehmen eine Mindestqualität der Fahrzeuge sichergestellt werden kann. Für die Regionalbusverkehre gelten Vorgaben des RMV, die ebenfalls Fahrzeuganforderungen umfassen.

In den Fahrzeugen des Stadt- und Regionalbusverkehrs erfolgt eine visuelle und akustische Information zur nächsten bedienten Haltestelle. Auffällig ist, dass die Anzeigesysteme je nach Fahrzeugtyp unterschiedliche Standards erfüllen und somit kein über alle Fahrzeugtypen hinweg einheitliches Informationsangebot besteht. Bezüglich der Haltestellenansagen ist anzumerken, dass ein Aufmerksamkeitssignal in Form eines Tons, einer Melodie oder der Ansage "Nächste Haltestelle" vor der Nennung des Haltestellennamens fehlt. Dieses ist jedoch für die vollständige Informationsaufnahme von besonderer Bedeutung. Zusätzliche Informationsangebote bestehen derzeit nur über das Fahrpersonal. Die Gestaltung des Innenraums verfolgt weitestgehend das Zwei-Sinne-Prinzip (z. B. haptische und visuelle Hervorhebung von Haltewunschtastern oder Haltegriffen und -stangen).

4.6. Servicequalität

Informationen zum Stadt- und Regionalbusverkehr sind auf den Websites der ESWE Verkehrsgesellschaft¹⁸ sowie der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft¹⁹ verfügbar. Für eine Verbindungsauskunft sowie die Fahrpläne der Regionalbuslinien wird auf die Website des RMV²⁰ weitergeleitet, während die Fahrpläne der Stadtbushlinien sowie weiterer ÖPNV-Angebote innerhalb Wiesbadens ausschließlich über die Website der ESWE abrufbar sind. Auf der Seite des RMV sind Linienfahrpläne des Rheingau-Taunus-Kreises ebenso einsehbar wie weitere Fahrpläne angrenzender hessischer Kreise. Für Fahrplaninformationen angrenzender rheinland-pfälzischer Linien muss auf die Informationen seitens des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel bzw. des Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbunds zurückgegriffen werden. Während eine Verknüpfung zu den Fahrplänen der ESWE zumindest über eine Linkliste besteht, ist eine Verlinkung zu den benachbarten Verkehrsverbänden nicht vorhanden. Auch die Website der ESWE verweist über eine Linkliste auf die Informationsangebote benachbarter Aufgabenträger. Insgesamt kann dies aufgrund der Uneinheitlichkeit und Unvollständigkeit für die Nutzenden als verwirrend wahrgenommen werden.

¹⁸ <https://www.eswe-verkehr.de/>

¹⁹ <https://www.rmv.de/c/de/start/rtv>

²⁰ https://www.rmv.de/auskunft/bin/jp/query.exe/dn?L=vs_rmv&externalCall=yes

Die ESWE und der RMV stellen optisch ansprechend gestaltete Liniennetzpläne zur Verfügung, die jedoch Mängel in ihrem Informationsgehalt aufweisen. So fehlen Angaben zur Barrierefreiheit von Haltestellen sowie die Darstellung von Regionalbusverkehren im Liniennetzplan der ESWE. Auch Linien der MVG werden nicht dargestellt. Daher zeigt der Liniennetzplan beispielsweise für die Stadtteile Kastel und Kostheim ein unvollständiges Bild. Eine Verbindung nach Mainz-Gustavsburg scheint demnach nicht zu existieren. Aufgrund der Vielzahl und der Komplexität der im Liniennetzplan dargestellten Verbindungen ist eine grafische Hierarchisierung der Plandarstellungen wünschenswert, im schematischen Liniennetzplan ist diese jedoch nicht gegeben. Der online abrufbare interaktive Liniennetzplan auf einer topografischen Kartengrundlage erleichtert die räumliche Verortung von Linien und Haltestellen und enthält optional darstellbare Informationen zu Vorverkaufsstellen, Fahrscheinautomaten sowie Sharing-Angeboten. Angaben zur Barrierefreiheit fehlen allerdings auch in dieser Darstellung. Bei den zusätzlich darstellbaren Zielen im Stadtgebiet fehlen derzeit Angaben zu Schulen, medizinischen Einrichtungen oder Verwaltungseinrichtungen, während die vorhandene Auswahl von Brunnen oder Plätzen wenig bedeutsam erscheint.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis liegen ebenfalls ein schematischer und ein topografischer Liniennetzplan vor, welche vergleichbare Kritikpunkte wie die Netzpläne für das Wiesbaden Stadtgebiet aufweisen. Aufgrund der unvollständigen Legende werden einzelne Darstellungen, darunter die Liniendicke für verschiedener Angebote nicht deutlich. Problematisch ist auch die zum Teil unübersichtliche Darstellung von Linien an Knotenpunkten, die die Nachvollziehbarkeit von Linienwegen einschränkt. Die Aufnahme von Stadtbuslinien aus Wiesbaden, die in den Rheingau-Taunus-Kreis verkehren, ist positiv anzumerken. Ebenfalls zufriedenstellend ist die Darstellung wichtiger Zielorte im Kreisgebiet, die sowohl Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen als auch Freizeit- und Tourismusziele umfassen. Der interaktive Liniennetzplan sowie der Gesamtliniennetzplan des RMV sind hingegen aufgrund der einheitlichen Liniendarstellungen kaum dazu geeignet, einzelne Linienverläufe nachvollziehen zu können. Zusätzlich wird die Übersichtlichkeit des interaktiven Plans dadurch beeinträchtigt, dass die verwendete Kartengrundlage für viele Gebiete nur ein begrenztes Hineinzoomen in die Karte zulässt. Im Gegensatz zu den Wiesbadener Plänen ist ein Download des RTK-Plans nicht möglich.

Persönliche Informationsangebote bestehen in der Stadt Wiesbaden in der Mobilitätszentrale von ESWE Verkehr an der Haltestelle Dernsches Gelände/Rathaus/Schlossplatz sowie an den Mobilitätsinfos an den Haltestellen Hauptbahnhof und Luisenplatz. Fahrkarten für die Nutzung der verschiedenen ÖPNV-Angebote können in Wiesbaden in der Mobilitätszentrale ebenso erworben werden wie an mehr als 50 Fahrkartenautomaten an Haltestellen sowie an zahlreichen externen Vorverkaufsstellen, die auf das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Auch im Rheingau-Taunus-Kreis befinden sich in nahezu allen zentralen Orten Vorverkaufsstellen, eine gesonderte Mobilitätszentrale mit zusätzlichem Informationsangebot ist hingegen nicht vorhanden. Zeitkarten können zudem online über die RMV-Website erworben werden. Das gesamte Angebot an Einzel- und Tagesstickets sowie weitere Zeitkarten sind auch in den Bussen erhältlich sowie in der RMV-App integriert.

5. Ziele

Die Zielsetzung dieses Nahverkehrsplans erfolgt auf Basis der Bestands- sowie der Mängel- und Potenzialanalyse für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis. Zur Zielerreichung wird nachfolgend ein Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 6 der NVP-Teile B & C) aufgestellt, welches die hier gesetzten Ziele erfüllt.

Abbildung 79: Räumlich-schematische Zielsetzung für die Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät

Für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist ein wesentliches Ziel, die bereits vorhandenen Stärken des ÖPNV, wie z. B. die vorhandenen Taktfrequenzen auf den starken ÖPNV-Achsen, zu erhalten und zu verstetigen. Weiterhin gilt es, die Attraktivität durch eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit gegenüber weiteren Verkehrsmitteln zu erhöhen. Konkret bedeutet dies im gesamten ÖPNV-Netz die Geschwindigkeit, die Fahrtenhäufigkeit und die Direktheit zu verbessern. Dadurch können bestehende Verbindungsdefizite aufgelöst werden, z. B. durch die Schaffung neuer Querverbindungen. Ziel ist es ebenso, die Verbindung der Landeshauptstadt mit dem Umland zu stärken, unter anderem durch eine verbesserte Anbindung der SPNV-Haltepunkte.

Die Erschließungsqualität im ÖPNV in der Landeshauptstadt ist bereits sehr hoch, soll jedoch durch die Entwicklung nahräumlicher und lokaler Verbindungen noch weiter erhöht werden. Insgesamt bedarf es in der Landeshauptstadt Wiesbaden einer höheren Transparenz für den Fahrgast durch eine gut erkennbare Produkthierarchie. Dadurch wird eine höhere Verständlichkeit des ÖPNV-Systems und damit eine Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV erreicht. Unter den genannten Voraussetzungen ist zur Zielerreichung eine umfassende Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes in der Landeshauptstadt Wiesbaden notwendig.

Ebenso wie in der Landeshauptstadt Wiesbaden sollen die Stärken des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis erhalten und verstetigt werden. Hier ist beispielsweise die gute Verbindung nach Wiesbaden zu nennen. Die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im Sinne des Reisezeitverhältnisses zum Pkw ist auch für den Rheingau-Taunus-Kreis eine maßgebliche Zielsetzung. Es gilt, den ÖPNV durch regelmäßig verkehrende Verbindungen auf möglichst direkten Fahrtwegen zu beschleunigen sowie verständlicher zu gestalten. Durch die Raumstruktur des Rheingau-Taunus-Kreises ist hierbei die Flexibilisierung und Digitalisierung des Angebots ein entscheidendes Kriterium, um den ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten. Durch den Einsatz von flexiblen Bedarfsverkehren soll ein nahezu flächendeckendes Angebot mit Verknüpfungspunkten an den zentralen ÖPNV-Knoten geschaffen werden. Dies trägt auch maßgeblich zur Verbesserung der Erschließungsqualität bei. Auch für den Rheingau-Taunus-Kreis besteht die Zielsetzung der verbesserten Anbindung an das Umland. Ziel ist hierbei die Stärkung der Anbindung an SPNV-Achsen und die Stärkung von schnellen, regionalen sowie insbesondere in den Randbereichen die Sicherung von nahräumlichen, lokalen Achsen.

Um den ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis weiterzuentwickeln, werden die folgenden Ziele aufgestellt:

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis wird möglichst vielen Menschen ein hochwertiger Anschluss an das ÖPNV-Netz bereitgestellt!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis werden konkrete Ziele hinsichtlich der Erschließungsqualität aufgestellt. Es wird eine flächendeckende Erschließung aller Siedlungsbereiche erreicht. Die Erschließung von Freizeitzielen und Naherholungsgebieten spielt eine besondere Rolle in der ÖPNV-Entwicklung. In der Landeshauptstadt Wiesbaden weist zukünftig keine Haltestelle eine Erschließungsqualität der Güteklasse E (derzeit 1 %) auf und der Anteil von Haltestellen in der Güteklasse D (derzeit 11 %) wird deutlich reduziert. Im Rheingau-Taunus-Kreis kann eine Basiserschließung für alle Siedlungsgebiete gewährleistet werden, sodass die Güteklasse N (derzeit 1 %) entfällt und die Güteklasse F (derzeit 19 %) deutlich reduziert wird. Zusätzlich werden für beide Aufgabenträger weitere Verlagerungen in die jeweils höhere Güteklasse erreicht.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis entsteht ein verlässliches und regelmäßiges ÖPNV-Angebot für alle Siedlungsbereiche!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis werden zukünftig alle Haltestellen regelmäßig und ganztägig bedient. In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist dies tagsüber mindestens mit einem halbstündlichen Angebot, im Rheingau-Taunus-Kreis mindestens mit einem stündlichen Angebot von jeder Haltestelle zu realisieren. In den frühen Morgenstunden, am Abend

sowie am Wochenende bleiben alle Siedlungsgebiete mindestens stündlich erreichbar. Dafür werden insbesondere in schwach besiedelten Bereichen flexible Bedienungsformen eingesetzt. In der Landeshauptstadt Wiesbaden wird zur Abdeckung der gesamten Fahrgastnachfrage ein stadtweites Angebot rund um die Uhr geschaffen.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ist der ÖPNV konkurrenzfähig zum Pkw!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis werden schnelle und hochwertige Verbindungen im ÖPNV hergestellt und damit ein konkurrenzfähiges Angebot gegenüber dem privaten Pkw geschaffen. Die Reisezeit wird für die Fahrgäste durch schnelle Produkte und direkte Linienwege gesenkt, wobei sowohl in der Stadt als auch auf dem Land ein besonderer Fokus auf tangentialen Verbindungen liegt. Auf starken innerstädtischen Achsen sorgt eine effiziente Busbeschleunigung für kürzere Fahrzeiten und eine wahrnehmbare Beschleunigung des Busverkehrs. Durch flexible Angebote können gerade im ländlichen Raum mehr direkte Verbindungen geschaffen werden und damit die Mobilität der Einwohnenden auch ohne privaten Pkw sichergestellt werden. Beides dient der Schaffung von möglichst vielen umsteigefreien Verbindungen und damit der Erhöhung der Attraktivität und Verlässlichkeit im ÖPNV. Dort wo weiterhin Umstiege notwendig sind, kommen Maßnahmen zur Umsetzung, die die entstehenden Reisezeitverluste beim Umstieg verringern.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis wird Mobilität verkehrsträgerübergreifend gedacht!

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis wird die Vernetzung des ÖPNV mit weiteren Verkehrsarten gestärkt. Besonders die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds werden forciert, sodass ein Umstieg für die Mobilität auf der ersten und letzten Meile für alle Fahrgäste einfacher wird. Durch die Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV ist das Verkehrssystem optimal auf intermodale Wegekette ausgerichtet, sodass der Pkw auf vielen Wegen überflüssig wird. Die Verknüpfung von Bus und Bahn schreitet voran. So entstehen zahlreiche neue Verknüpfungen, zum Beispiel zur Wallauer Spange, zur Ländchesbahn und zur reaktivierten Aartalbahn.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis ist der ÖPNV komfortabel und barrierefrei nutzbar!

Zentraler Bestandteil dieser Zielebene ist die inklusive Gestaltung des ÖPNV, unter anderem durch den notwendigen barrierefreien Ausbau von Haltestellenanlagen sowie der Aufwertung von deren Ausstattung. Die umgesetzten Maßnahmen berücksichtigen die gesamte Wegekette, sodass auch Zu- und Abgang zum ÖPNV inklusiv gestaltet werden. Die inklusive Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge bietet für zahlreiche Nutzergruppen Vorteile, zum Beispiel in Form einer höheren Flexibilität und Nutzungsvielfalt von Mehrzweckbereichen. Fahrgästen wird es erleichtert, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren, indem die Möglichkeit der Fahrradmitnahme ausgeweitet wird. Der Fahrgastkomfort wird durch zusätzliche Angebote wie Internetzugang und USB-Lademöglichkeiten in den Fahrzeugen und an zentralen Haltestellen gesteigert. Auch die höhere Laufruhe von Elektrofahrzeugen trägt maßgeblich zu einer angenehmeren Fahrt für den Fahrgast bei. Auf

längeren Relationen wird durch die entsprechende Ausstattung von Fahrzeugen auf Regional- und Expressbuslinien ein hoher Komfort durch eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen erreicht.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis stehen die Bedürfnisse des Fahrgasts im Mittelpunkt!

Der Fahrgast und seine Ansprüche werden zukünftig in das Zentrum des ÖPNV-Angebots gerückt. Auf die hohen Nachfragezahlen auf zentralen Verbindungen wird mit einer Ausweitung von Linienerangebot und Fahrzeugkapazität reagiert, sodass ein stabiles und zuverlässiges Angebot auch in den Spitzenzeiten gewährleistet wird. Die Verlässlichkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Angebots wird darüber hinaus durch ein einprägsames Taktangebot, die Entwicklung von Produktversprechen sowie eingängige Linienbezeichnungen maßgeblich gestärkt. Ein ganztägig einheitliches Taktangebot mit einem zwischen den Linien abgestimmten Fahrplan und regelmäßigen Anschlussverknüpfungen, auch zum Schienenverkehr, ermöglicht eine sichere und sorglose Orientierung im Gesamtnetz.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis optimiert ein leicht verständliches und smartes Informationsangebot die Servicequalität im ÖPNV. Das Angebot digitaler Echtzeit-Informationen über Online-Anwendungen, Apps sowie Informationssysteme in Fahrzeugen und an Haltestellen sorgt dafür, dass jeder Fahrgast unabhängig von seiner digitalen Kompetenz mit wichtigen Informationen versorgt wird. Ein gut geschultes Fahrpersonal sowie Anlaufstellen für Fahrgäste an zentralen Orten ermöglichen den persönlichen Kontakt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen, der für die Wahrnehmung des Angebots von besonderer Bedeutung ist.

Literaturverzeichnis

- HA Hessen Agentur GmbH (2022a):** Gemeindedatenblatt: Aarbergen (439001). URL: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/414000.pdf (Stand: 26.07.2023)
- HA Hessen Agentur GmbH (2022b):** Datenblatt: Wiesbaden, St. (414). URL: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/439001.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Hessisches Statistisches Landesamt (2022):** Statistische Berichte. Die Studierenden an den Hochschulen in Hessen im Wintersemester 2022/23. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2022-12/BIII1_S_WS2022_23.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Hessisches Statistisches Landesamt (2023):** Statistische Berichte. Die allgemeinbildenden Schulen in Hessen 2022. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2023-02/BI1_j22.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) (2023):** Ausgewählte Grunddaten für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. URL: <https://landesplanung.hessen.de/sites/landesplanung.hessen.de/files/2022-11/Regionaldaten.pdf> (Stand: 26.07.2023)
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2019):** Merkblatt für Anbieter von Elektro- Tretrollerverleihsystemen in Wiesbaden. Dezernat V – Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr. URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/elektromobilitaet/elektro-tretroller.php> (Stand: 26.07.2023)
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2022a):** Statistisches Jahrbuch 2022 Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2022b):** kurz & bündig aus Statistik und Stadtforschung - Junge Erwachsene. URL: https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/JuE_Studierende-kurz-und-buendig.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2023):** Wiesbaden – Daten und Fakten. URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/daten-fakten/index.php> (Stand: 04.05.2023).
- Rheingau-Taunus-Kreis (2020):** Altersstruktur der Bevölkerung über 45 Jahre am 31. Dezember 2020. URL: https://www.rheingau-taunus.de/fileadmin/forms/statistik/altersstruktur_2020.pdf (Stand: 04.05.2023).



Gemeinsamer Nahverkehrsplan – Teil B

Landeshauptstadt Wiesbaden & Rheingau-Taunus-Kreis

LH Wiesbaden – Dezernat für Bauen und Verkehr
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Aarstr. 133 A
65232 Taunusstein

ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Gartenfeldstr. 18
65189 Wiesbaden

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de



DIGITAL PUBLIC TRANSPORT

ioki GmbH

An der Welle 3

60322 Frankfurt am Main

www.ioki.com

Manuel Kitzmann

Gregor Korte (Projektleitung)

Christian Kuhnert

Dipl.-Ing. Johannes Lensch

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Nils Fahlenbock

Martin Grosch (Projektleitung)

Michael Wurm

Unter Mitarbeit von:

Björn Oelmann

Felix Weiß

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Nahverkehrsplans werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	123
Abbildungsverzeichnis	126
Tabellenverzeichnis	128
Abkürzungsverzeichnis	129
6. Anforderungsprofil	131
6.1. Grundlegende Netzgestaltung	134
6.2. Erschließungsqualität	135
6.3. Bedienungsqualität	136
6.3.1. Bedienungszeit	136
6.3.2. Bedienungshäufigkeit	137
6.3.3. Platzangebot	139
6.3.4. Störungen im Betriebsablauf	140
6.3.5. Produkte des ÖPNV	141
6.3.6. Pünktlichkeit	141
6.4. Verbindungsqualität	142
6.4.1. Reisezeiten	142
6.4.2. Beförderungsgeschwindigkeit	143
6.4.3. Direktheit und Anschlüsse	144
6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln	145
6.5. Ausrüstungsqualität	146
6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung	146
6.5.2. Fahrzeuge	152
6.6. Servicequalität	157
6.6.1. Fahrtenorganisation	157
6.6.2. Instandhaltung der Fahrzeuge	158
6.6.3. Sicherheit	158
6.6.4. Sauberkeit	159
6.6.5. Personal	159
6.6.6. Vertrieb	160
6.6.7. Information und Kommunikation	161
6.7. Qualitätsmanagement	163
7. Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden	165
7.1. Achsenkonzept	165
7.2. Linienkonzept	168
7.2.1. Produktkategorien	169

7.2.2. Linienbezeichnungen und Farbkonzept	173
7.2.3. Expressbus	177
7.2.4. Regional- und Lokalbus	180
7.2.5. Metrobus	184
7.2.6. Sprinterbus	187
7.2.7. Stadtbuss	191
7.2.8. Quartiersbus	205
7.3. Bedarfsverkehre	207
7.3.1. On-Demand-Verkehre im Wiesbadener Osten	208
7.3.2. AST-Verkehre auf schwach nachgefragten Relationen	210
7.3.3. Zusammenfassung Bedarfsverkehre	211
7.4. Nachtverkehr	212
7.5. Bedienungskonzept	216
7.5.1. Taktversprechen	216
7.5.2. Anschlussknoten	218
7.5.3. Bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots	221
7.6. Infrastrukturkonzept	224
7.6.1. Haltestellen	224
7.6.2. Barrierefreiheit	229
7.6.3. Busbeschleunigung	233
7.6.4. Betriebsanlagen	237
7.6.5. Elektrifizierung und alternative Antriebe	237
7.7. Konzept zur Inter- und Multimodalität	239
8. Maßnahmen und Wirkungsanalyse	244
8.1. Maßnahmenübersicht	244
8.2. Prognose der Betriebsleistung	246
8.3. Kostenschätzung und Investitionen	249
8.4. Quantitative Wirkungsanalyse	250
8.5. Qualitative Wirkungsanalyse	256
8.6. Basisnetz	260
8.7. Priorisierung	271
8.8. Umsetzungshorizont	273
8.9. Linienbündelung	275
9. Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge	278
9.1. Entwicklung des Schienenverkehrsangebots	278
9.1.1. Wallauer Spange	278
9.1.2. Aartalbahn	279

9.1.3. Erweiterung des SPNV-Angebots	280
9.2. Erweiterung der ÖPNV-Produktvielfalt	285
9.3. Hochwertiges ÖPNV-System	287
9.4. Erweiterung des Linienangebots	290
9.4.1. Erweiterung des Metrobus-Netzes	290
9.4.2. Skalierbares Nachtangebot	291
9.4.3. Erweiterung von Verkehren in das Umland	292
9.4.4. Zusätzliche Linienachsen	293
9.5. Zukünftige Erschließungsaufgaben	301
9.6. Erweiterung des On-Demand-Angebots	308
9.7. Weitere Prüfaufträge	311
Literaturverzeichnis	315

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 80: Reststufe und -spalt zwischen Haltestelle und Fahrzeug	133
Abbildung 81: Entwicklungsprozess für das Zielnetz 2030	165
Abbildung 82: Achsenetz der Landeshauptstadt Wiesbaden.....	167
Abbildung 83: Umgelegtes Achsenetz für die Wiesbadener Kernstadt.....	168
Abbildung 84: Produktkategorien und ihre Funktionen für die Landeshauptstadt Wiesbaden.....	172
Abbildung 85: Haltepolitik geplanter Linienverkehre	172
Abbildung 86: Linienachsen des Stadtbusses durch die Wiesbadener Innenstadt.....	176
Abbildung 87: Linien X70, X72 und X76.....	178
Abbildung 88: Linien X26 und X83.....	179
Abbildung 89: Linien X79, X87 und X88.....	180
Abbildung 90: Linien 170, 171 und 176.....	181
Abbildung 91: Linien 269, 270, 274 und 275	182
Abbildung 92: Linien 230, 262 und 290	183
Abbildung 93: Netzfunktion des Metrobus im Zielkonzept 2030	184
Abbildung 94: Linien M1, M2, M3 und M6.....	186
Abbildung 95: Linien M4, M5 und M7	187
Abbildung 96: Netzfunktion des Sprinterbus im Zielkonzept 2030	188
Abbildung 97: Linien 41, 44 und 45	189
Abbildung 98: Linien 47, 48 und 75	190
Abbildung 99: Linien 43 und 74	191
Abbildung 100: Netzfunktion des Stadtbusses im Zielkonzept 2030	192
Abbildung 101: Linien 9 und 10	193
Abbildung 102: Linien 14 und 24.....	194
Abbildung 103: Linien 16 und 26.....	195
Abbildung 104: Linien 19 und 29.....	196
Abbildung 105: Linien 20 und 30.....	197
Abbildung 106: Linien 11 und 21.....	198
Abbildung 107: Linien 12 und 22	200
Abbildung 108: Linien 13 und 23.....	201
Abbildung 109: Linien 15 und 25.....	202
Abbildung 110: Linien 17 und 27.....	203
Abbildung 111: Linien 18 und 28.....	204
Abbildung 112: Netzfunktion des Quartiersbus (Linie 31-33) im Zielkonzept 2030	205
Abbildung 113: Linien 31, 32 und 33.....	206
Abbildung 114: Linien 249 und 276.....	207
Abbildung 115: On-Demand-Konzept für den Wiesbadener Osten.....	208
Abbildung 116: Schematisierte Darstellung des digitalen Korridorbetriebes.....	209
Abbildung 117: On-Demand-Zonen im Nachtverkehr (Nächte auf Mo-Fr).....	213
Abbildung 118: Nachtbus und Nachtshuttle am Wochenende (Nächte auf Sa-So)	215
Abbildung 119: Haltestellen außerhalb des definierten Taktversprechens	218
Abbildung 120: Anschlussknoten im Stadtgebiet Wiesbadens.....	220
Abbildung 121: Anschlussgrafik am Beispiel der Haltestelle Hofgartenplatz.....	221
Abbildung 122: Beispielhafte Seitenraumaufteilung im Haltestellenbereich in der Stadt Nizza.....	225
Abbildung 123: Ausstattungsstufen von Haltestellen	226
Abbildung 124: Neue Haltestellen im Wiesbadener Stadtgebiet.....	228
Abbildung 125: Hoch priorisierte Haltestellen für den barrierefreien Ausbau.....	232
Abbildung 126: Vorrangkorridore Busbeschleunigung.....	234
Abbildung 127: Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten	239
Abbildung 128: Maßnahmenfelder für die Landeshauptstadt Wiesbaden.....	244
Abbildung 129: Entwicklung des Modal Splits im Binnenverkehr	251
Abbildung 130: Entwicklung des Modal Splits im Gesamtverkehr	252
Abbildung 131: Entwicklung der Erschließungsqualität	253
Abbildung 132: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Binnenverkehr	254
Abbildung 133: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Gesamtverkehr	254
Abbildung 134: Gegenüberstellung von Direktverbindungen zwischen Bestands- und Zielnetz am Beispiel der Haltestelle Bierstadt, Poststraße.....	255
Abbildung 135: Entwicklung der Reisezeit bei den 25 unattraktivsten Verbindungen mit mehr als 1.000 Wegen pro Tag im Bestandsnetz.....	255
Abbildung 136: Modal Split im Binnenverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz	265

Abbildung 137: Modal Split im Gesamtverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz	266
Abbildung 138: Erschließungsqualität im Basisnetz	267
Abbildung 139: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Bestandsnetz (Basisnetz - Bestandsnetz)	267
Abbildung 140: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Zielnetz (Basisnetz-Zielnetz).....	268
Abbildung 141: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Binnenverkehr	269
Abbildung 142: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Gesamtverkehr	269
Abbildung 143: On-Demand-Konzept im Wiesbadener Osten im Basisnetz.....	270
Abbildung 144: Vorgehen in der Priorisierung angebotsbezogener Maßnahmen	272
Abbildung 145: Umsetzungshorizont der Priorisierungsstufen im Zielkonzept 2030	275
Abbildung 146: Potenzielle Trassenfindung für ein hochwertiges Kapazitätsnetz.....	289
Abbildung 147: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Aukamm/Kurpark.....	294
Abbildung 148: Zusätzliche Linienachsen in den Außenstadtteilen.....	295
Abbildung 149: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Biebrich/Amöneburg	296
Abbildung 150: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Gräselberg	297
Abbildung 151: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Klarenthal/Kohlheck	298
Abbildung 152: Zusätzliche Linienachsen in Mainz-Kostheim	299
Abbildung 153: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Künstlerviertel/Sauerland	300
Abbildung 154: Zusätzliche Linienachsen in Schierstein und Freudenberg.....	301
Abbildung 155: Lage der Impulsräume in Mainz-Kastel im ÖPNV-Netz.....	304
Abbildung 156: Lage des Impulsraums Auringen-Medenbach im ÖPNV-Netz.....	305
Abbildung 157: Lage des Impulsraums Igstadt im ÖPNV-Netz	306
Abbildung 158: Lage der Perspektivfläche West im ÖPNV-Netz.....	307
Abbildung 159: Lage des Impulsraums an der A66 im ÖPNV-Netz.....	308

Tabellenverzeichnis

Tabelle 16: Übersicht über Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen.....	131
Tabelle 17: Bedienungzeiten (Kalendertage) LH Wiesbaden.....	137
Tabelle 18: Bedienungshäufigkeiten LH Wiesbaden	138
Tabelle 19: Qualitätsstandards für Umstiege.....	144
Tabelle 20: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Haltestellen in Wiesbaden.....	151
Tabelle 21: Verfahren zum Qualitätsmanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden	164
Tabelle 22: Produkte im Wiesbadener ÖPNV	169
Tabelle 23: Linienbezeichnungen nach Produktkategorie	174
Tabelle 24: Linienbezeichnungen nach Stadtbusachse.....	175
Tabelle 25: Zusammenfassung des On-Demand-Konzeptes für Wiesbaden	212
Tabelle 26: Nachtbus-Angebot am Wochenende	214
Tabelle 27: Taktangebot/Verfügbarkeit nach Verkehrszeiten und Produkten.....	217
Tabelle 28: Potenzielle zusätzliche Angebote in der HVZ.....	222
Tabelle 29: Kriterien für den barrierefreien Haltestellenausbau.....	230
Tabelle 30: Maßnahmenübersicht inkl. Wechselwirkungen.....	245
Tabelle 31: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag prozentual)	247
Tabelle 32: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag absolut).....	248
Tabelle 33: Prognose der Fahrzeugflotte nach Produktkategorie und Fahrzeugtypen.....	249
Tabelle 34: Übersicht zu Investitionen im Rahmen des Zielkonzepts 2030	249
Tabelle 35: ÖPNV-Nachfrage im Bestands- und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr) ..	251
Tabelle 36: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual).....	261
Tabelle 37: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut).....	262
Tabelle 38: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual).....	263
Tabelle 39: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut).....	264
Tabelle 40: Prognose der Fahrzeugflotte im Basisnetz (ohne Schülerverkehr; Prognose des Fahrzeugbedarfs für das Zielnetz in Klammern).....	264
Tabelle 41: ÖPNV-Nachfrage im Bestands-, Basis und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr)	265
Tabelle 42: Übersicht über die Güteklassen der Erschließung im Bestandsnetz, Basisnetz und Zielnetz.....	268
Tabelle 43: Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen	272
Tabelle 44: Linienbündel grenzüberschreitender Verkehre in Wiesbaden im Status Quo	276
Tabelle 45: Beispiele für Haltestellenbeschilderung	312

Abkürzungsverzeichnis

BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
CVD	Clean Vehicle Directive
EU	Europäische Union
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HE	HessenExpress
LHW	Landeshauptstadt Wiesbaden
MobFöG HE	Mobilitätsförderungsgesetz Hessen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG HE	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RTK	Rheingau-Taunus-Kreis
RTV	Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft
SGB IX	Sozialgesetzbuch Neuntes Buch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr



Teil B

Standards und Konzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden

6. Anforderungsprofil

Im Anforderungsprofil des NVP sind Qualitätsziele des Nahverkehrs für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis definiert. Die Standards sollen dabei die von den Aufgabenträgern, der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis, geforderten Qualitäten sichern und leisten damit auch ein Versprechen bezüglich des Nahverkehrs gegenüber der Bevölkerung. Ziel des Anforderungsprofils ist es, zu beschreiben, wie ein ausgewogenes und bedarfsgerechtes ÖPNV-System für Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis zukünftig aussehen kann. Dabei stehen die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden sowie ein hohes Maß an Qualität und Quantität im Fokus.

Die aufgestellten Qualitätsziele beziehen sich einerseits auf Stadtbusverkehre der Landeshauptstadt Wiesbaden und andererseits auf Lokal- und Regionalbusverkehre im Rahmen der RMV-Systematik. Insbesondere für letztere sind die entwickelten Anforderungen auch mit benachbarten Aufgabenträgern und zuständigen Verkehrsunternehmen abzustimmen. Das Anforderungsprofil tritt Aussagen sowohl zur (räumlichen und zeitlichen) Bedienungs- und Verbindungsqualität des Angebots als auch zur Beförderungsqualität sowie zu umwelttechnischen und organisatorischen Aspekten.

Die im Rahmen dieses Anforderungsprofils festgelegten Qualitätsvorgaben orientieren sich an den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV aus dem Jahr 2010 in Verbindung mit dem 2019 erschienenen Veröffentlichung *Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität* des VDV.

Barrierefreiheit als Querschnittsthema des Nahverkehrsplans

Als einer der wichtigsten Grundpfeiler zählt die Barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV. Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die unterschiedlichen Nutzertypen im ÖPNV zu erlangen, muss zunächst eine Aufschlüsselung der unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen von Menschen betrachtet werden (siehe Tabelle). Hierzu zählen im engeren Sinne Menschen mit Behinderungen, im weiteren Sinne Menschen, die durch anderweitige Einschränkungen betroffen sein können. Dieser Nahverkehrsplan handelt in diesem Sinne nach dem Grundsatz "Mobilität für alle".

Tabelle 16: Übersicht über Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen

Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und		Fahrgäste mit Fahrrädern

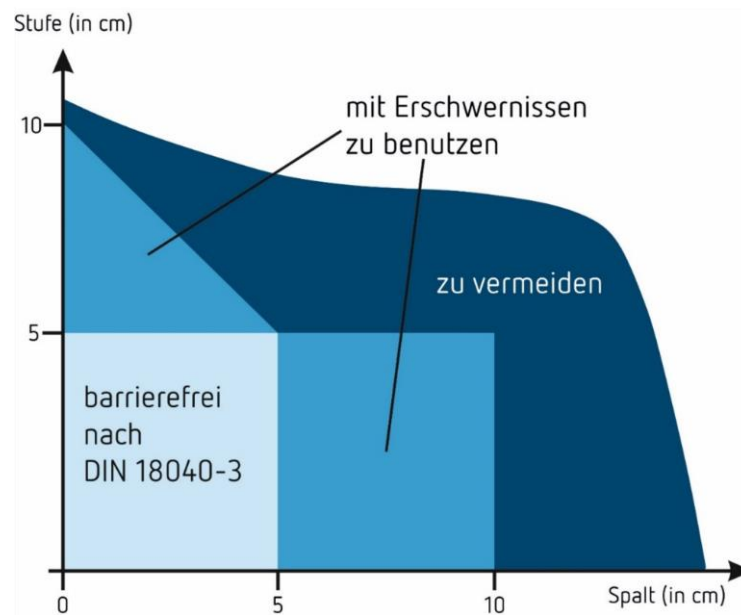
Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
	handbehinderte Menschen		
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs- und/oder Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Schwangere Fahrgäste
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige/ Adipöse Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungseinschränkungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen			Sprachunkundige Menschen
		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder

Quelle: Planersocietät nach VDV 2012

In diesen Zusammenhang ist ein ‚Design für Alle‘ anzustreben, was einen Gestaltungsprozess meint, „der darauf abzielt eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen zu erreichen“ (Leidner et al. 2009: 2). Barrierefreiheit ist dabei umfassend zu verstehen und umfasst nach dem Behindertengleichstellungsgesetz „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche“ (§ 4 BGG). Diese sind dann barrierefrei, wenn sie „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 BGG).

Basis für die Barrierefreiheit ist das Zwei-Sinne-Prinzip, mit dem die Wahrnehmung über mindestens zwei Sinne ermöglicht werden soll. Dazu gehören visuelle (sehen), taktil-haptische (fühlen/tasten) sowie auditive (hören) Elemente. Die Barrierefreiheit umfasst grundsätzlich die drei Teilbereiche Haltestellen (inklusive Zuwegung), Fahrzeuge und Information. Entsprechende Anforderungen werden in den jeweiligen Kapiteln dazu beschrieben. Es müssen zwangsläufig alle drei Teilbereiche berücksichtigt werden, damit das Ziel von vollständig barrierefreien Wegeketten erreicht werden kann.

Abbildung 80: Reststufe und -spalt zwischen Haltestelle und Fahrzeug



Quelle: Planersocietät nach VDV (2012)

Zur Herstellung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs spielt vor allem die Schnittstelle zwischen Haltestelle und Fahrzeug eine entscheidende Rolle. Für den Zugang von Bussen und Bahnen ist die Überwindung einer Reststufe oder eines Restspaltes zu beachten, bei der es bereits bei einem Unterschied von mehr als 5 cm zu Einschränkungen kommen kann. Zu erreichen sind daher ein maximales Spaltmaß und eine Reststufe von jeweils max. 5 cm im kommunalen Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen/U-Bahnen. Für den Eisenbahnverkehr mit S-Bahn und Regionalbahnen gelten abweichend die Standards der TSI PRM.

Bei der Realisierung in den jeweiligen Teilbereichen gelten die aktuellen technischen Standards sowie die gängigen Regelwerke. Grundlage sind dabei u.a. die Normen DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen), DIN 32975 (Kontraste im öffentlichen Raum) und DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum). Hinzu kommen die Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Verkehrs (EAÖ) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der FGSV.

Neben den technischen Lösungen und Anforderungen, die in den jeweiligen Kapiteln definiert sind, wie zum Beispiel die Priorisierung zum barrierefreien Haltestellenumbau oder Fahrzeuganforderungen, ist das Planungsprinzip „Barrierefreiheit“ in die alltägliche Arbeit zu integrieren. Das System ÖPNV ist so zu gestalten, dass Barrieren kontinuierlich abgebaut werden. Eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV ist insbesondere durch die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie deren Kompatibilität zu ermöglichen. Des Weiteren sind die Bereiche Information, Kommunikation und Orientierung von besonderer Bedeutung für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit.

Digitalisierung als Querschnittsthema des Nahverkehrsplans

Technische und digitale Innovation können maßgeblich zur Erhöhung der Transparenz, der Effizienz und der Verfügbarkeit von Informationen beitragen. Es ist daher ein zentrales Erfordernis an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, technologische Lösungen laufend auf ihre

Einsetzbarkeit und den entstehenden Mehrwert zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist ein fortlaufender Digitalisierungsprozess als Grundlage eines zukunftsfähigen ÖPNV-Angebots zu betrachten. Dieser Prozess umfasst unter anderem die folgenden Bestandteile:

- Digitalisierung der Planungs- und Organisationsprozesses (Infrastruktur- und Kapazitätsplanungen, Angebotsplanung, Dienstplanung etc.)
- Digitalisierung von Betriebsabläufen (Betriebsüberwachung, Echtzeit-Datenübertragung aus Fahrzeugen etc.)
- Digitalisierung der Fahrgastinformation (Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an Haltestellen, Online-Auftritt und App-basierte Lösungen)
- Digitalisierung des Vertriebs (Buchungs- und Bezahloptionen)

Im Rahmen des Digitalisierungsprozesses ist darauf zu achten, ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept zur digitalen Entwicklung des ÖPNV zu gewährleisten. Besonders bedeutsam ist es in diesem Zusammenhang, die eingesetzten technischen Systeme und digitalen Lösungen mithilfe von Systemschnittstellen miteinander zu verknüpfen und einen systemkompatiblen Ansatz zu wählen. Dabei ist auch die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern, dem RMV sowie anderen Verkehrsunternehmen hinsichtlich einer einheitlichen Strategie empfehlenswert.

6.1. Grundlegende Netzgestaltung

Die grundlegenden Anforderungen an das Liniennetz in der Landeshauptstadt Wiesbaden ergeben sich aus dem NVP 2015 und sind im Rahmen dieses Planwerks um zusätzliche Aspekte ergänzt. Das ÖPNV-Netz ist demnach durch die folgenden Leitgedanken geprägt:

- Die Buslinien verfügen über ein festes Linienband ohne Abweichungen, um für die Nutzerinnen und Nutzer ein nachvollziehbares, verlässliches und leicht verständliches Angebot mit einer hohen Orientierungssicherheit bereitzustellen.
- Identische Linienwege für beide Fahrtrichtungen sind für alle Linien zu verfolgen. Ebenso ist eine möglichst geringe Entfernung zwischen Haltestellenanlagen in beiden Fahrtrichtungen sowie deren einheitliche Benennung anzustreben.
- Das Liniennetz ist unter Berücksichtigung dieser Grundprinzipien bedarfsgerecht neu zu entwickeln. Dieser Prozess geht über eine Weiterentwicklung des Bestandsnetzes hinaus. Die zukünftige Linienführung wird an der räumlichen Situation, der Nachfragesituation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebs orientiert.
- Der Regionalbusverkehr ist in das Gesamtnetz einzubinden. Dies umfasst eine Integration von regionalen Verkehren in das städtische Liniennetz ebenso wie eine betriebliche Abstimmung zwischen regionalen und städtischen Linienverkehren.
- Das Angebot unterscheidet sich hinsichtlich der Tageszeit.
 - Das Angebot tagsüber (in der Regel 4:30 bis 24:00 Uhr) deckt vorrangig die Ansprüche der Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehre ab. Schnell- und

Metrobusse, die direkte und leistungsfähige Verbindungen auf zentralen Achsen herstellen, werden durch Stadt- und Quartiersbusse ergänzt, die die Erschließung von Siedlungsgebieten außerhalb der Hauptachsen sicherstellen und das Netz vervollständigen.

- Das Nachtangebot ermöglicht die Mobilität aller Einwohnenden von Wiesbaden rund um die Uhr. Von besonderer Bedeutung sind die Freizeitverkehre in Nächten auf Samstage, Sonntage und Feiertage. Innerhalb des NVP sind die bestehenden Angebote im Nachtverkehr zu evaluieren und ggf. anzupassen. Ziel sollte ein möglichst einheitliches und gut verknüpftes Angebot sein.

6.2. Erschließungsqualität

In Anlehnung an die Empfehlungen von FGSV (2010) und VDV (2019) sollen in Wiesbaden alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung und mehr als 200 Einwohnenden¹ durch den ÖPNV erschlossen sein. Für Siedlungsbereiche mit weniger als 200 Einwohnenden, die bereits durch das Bestandsangebot des ÖPNV erschlossen sind, ist weiterhin eine vergleichbare Erschließungsqualität zu gewährleisten. Insgesamt ist gemäß den Empfehlungen eine Erschließung von 90% der Einwohnenden nicht zu unterschreiten. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist darüber hinaus die Beibehaltung der aktuellen hohen Erschließung von ca. 99% aller Einwohnenden anzustreben. Grundsätzlich gilt es unabhängig von den zugrunde gelegten Richtlinien und Empfehlungen, bereits erschlossene Siedlungsbereiche auch langfristig weiterhin zu erschließen. Haltestellen müssen als Zugangspunkte des ÖPNV fußläufig erreichbar sein, um die grundlegenden Funktionen des ÖPNV-Netzes zu sichern. Die haltestellenbezogene Erschließung ergibt sich nach der im Teil A dieses Nahverkehrsplans erläuterten Methodik aus dem an der Haltestelle verkehrenden Verkehrsmittel, dem Bedienungsangebot und der realen Fußwegedistanz zur Haltestelle.

Für die Erschließungsqualität im Stadtgebiet Wiesbadens ist mindestens eine befriedigende Erschließung (Kategorie D gemäß der im Teil A erläuterten Klassifizierung) anzustreben. Diese entspricht beispielsweise eines stündlich bedienten SPNV-Haltepunkts bzw. einer halbstündlich bedienten Bushaltestelle, die jeweils innerhalb von 7,5 Minuten fußläufig erreichbar sind. Für kleinräumige Siedlungsbereiche ist eine Basiserschließung (Kategorie E) ausreichend. Diese umfasst eine stündlich bediente Haltestelle, die innerhalb von 7,5 Minuten fußläufig erreichbar ist bzw. einen stündlich angefahrenen SPNV-Haltepunkt, welcher in weniger als 15 Minuten erreicht werden kann.

Das Anforderungsprofil in der Erschließungsqualität ist auf das ÖPNV-Angebot tagsüber beschränkt, wobei eine ausreichende Erschließung sowohl unter der Woche als auch am Wochenende gewährleistet werden muss. Im Nachtverkehr ist abweichend eine Erschließung von 80 % der Bevölkerung sicherzustellen, wofür neben klassischen Linienbusverkehren auch Linientaxis und Bedarfsverkehre zum Einsatz kommen können. Vor dem Hintergrund des zu Nachtzeiten

¹ Oder eine entsprechende Anzahl von Berufseinpendlenden und/oder Auszubildenden sowie vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen (Standorte mit besonderen Funktionen)

abnehmenden Sicherheitsgefühls ist es anzustreben, trotz des nachfragebedingt geringeren ÖPNV-Angebots eine möglichst hohe Erschließungsqualität zu erreichen, um die Zu- und Abgangswegen zum ÖPNV kurz zu halten. Dies kann beispielsweise durch eine Flexibilisierung des Haltemusters im Linien- sowie im Bedarfsverkehr erreicht werden, beispielsweise durch zusätzliche Ausstiegsmöglichkeiten zwischen Haltestellen oder nachfragegesteuerte Linienwege.

6.3. Bedienungsqualität

Für die Erschließung der Landeshauptstadt Wiesbadens ist ein attraktiver ÖPNV mit hoher Bedienungsqualität von entscheidender Bedeutung. Dazu wird zwischen der Bedienungszeit und der Bedienungshäufigkeit unterschieden. Zusätzlich zu diesen Faktoren werden Aussagen zum Komfort der Verbindungen hinsichtlich des Sitzplatzangebots und der Sitzplatzverfügbarkeit getroffen.

6.3.1. Bedienungszeit

Die Bedienungszeit für die Landeshauptstadt ergibt sich aus den Fahrgastzahlen im Tagesverlauf. Innerhalb der definierten Zeiten ist eine ÖPNV-Verbindung für sämtliche durch den ÖPNV erschlossene Bereiche sicherzustellen. Die Bedienungszeiten orientieren vorwiegend am Alltagsverkehr, wobei insb. Anpassungen im Schüler- und Berufsverkehr vorgenommen werden können. In Wiesbaden zeigen sich Nutzungsspitzen des ÖPNV in den Morgenstunden (7-8 Uhr) sowie am Nachmittag (15-17 Uhr). Außerhalb der Nutzungsspitzen ist eine bedarfsgerechte Reduzierung des Angebots möglich. Diesbezüglich können Bedienungszeiten auch linienspezifisch angepasst werden.

Vor dem Hintergrund des Ziels einer regelmäßigen Bedienung ist eine Kombination aus nachfrageorientiertem und angebotsorientiertem Bedienungsangebot anzustreben. Mit diesem Ansatz kann sowohl der bestehenden ÖPNV-Nachfrage als auch der Verständlichkeit und Verlässlichkeit des Angebots Rechnung getragen werden. Darüber hinaus bietet ein angebotsorientierter Ansatz für Fahrgäste mit zeitlicher Flexibilität die Möglichkeit, ÖPNV-Fahrten außerhalb der Nutzungsspitzen ohne Einschränkungen im Angebot zurückzulegen und somit zur Entlastung der Verkehre in Spitzenzeiten beizutragen. Eine nachfragegerechte Verdichtung des Angebots erfolgt somit lediglich bei Bedarf und auf einzelnen Verbindungen anstelle von ganzheitlichen Veränderungen des Angebots im Tagesverlauf.

Es erfolgt daher die Definition einer Normalverkehrszeit (NVZ) sowie der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit deckt den Zeitraum ab, in dem der ÖPNV stark nachgefragt ist. Dies umfasst Zeiträume, in denen stündlich mehr als 3% der täglichen Wege zurückgelegt werden. Die Schwachverkehrszeit umfasst Zeiträume mit deutlich verminderter Nachfrage, in denen stündlich jedoch mindestens 0,5% der Wege zurückgelegt werden. Die Hauptverkehrszeit (HVZ) am Morgen und am Nachmittag sieht Zeitkorridore vor, in denen eine bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots auf besonders stark nachgefragten Linien erfolgen kann. Grundlage für eine potenzielle Angebotserweiterung in diesen Zeitfenstern ist die prognostizierte Nachfrage auf der jeweiligen Linie bzw. dem Linienbündel.

Hinzu kommt eine Nachtverkehrszeit (NaVZ), die aufgrund der unterschiedlichen Nachfragesituation in zwei Phasen unterteilt ist. In Nächten vor Wochentagen ist ein Nachtgrundangebot bereitzustellen, dass die Mobilität der Einwohnenden von Wiesbaden grundsätzlich sicherstellt. In Nächten vor Samstag, Sonntag und Feiertagen ist hingegen aufgrund der höheren Nachfrage ein verstärktes und durchgängiges Nachtangebot zu realisieren, welches sich in seiner Qualität vom Nachtgrundangebot abhebt und der erhöhten Nachfrage an Nachtverkehrsangeboten Rechnung trägt. Insgesamt entsprechen die Bedienungszeiten der Tabelle 17.

Tabelle 17: Bedienungszeiten (Kalendertage) LH Wiesbaden

von...	00:00	01:00	04:30	05:30	06:30	08:30	11:00	14:00	17:30	20:30	Uhr
bis...	01:00	04:30	05:30	06:30	08:30	11:00	14:00	17:30	20:30	00:00	
Montag bis Freitag	NaVZ 1	NaVZ 2	SVZ 1	NVZ 1	HVZ 1	NVZ 2	HVZ 2	NVZ 3	SVZ 2		
Samstag	NaVZ		SVZ 1			NVZ				SVZ 2	
Sonn- und Feiertag	NaVZ				SVZ 1		NVZ			SVZ 2	

Quelle: Planersocietät

Nachfrage- und linienbezogen ist eine Abweichung von bis zu 30 Minuten von den definierten Zeiträumen möglich. Innerhalb der Schwachverkehrszeit können Linien oder Linienabschnitte mit geringer Nachfrage auf Kleinfahrzeuge (Linientaxi, Kleinbus) umgestellt werden. Alternativ kann der Betriebsbeginn bzw. das Betriebsende auf einzelnen Linien oder Linienabschnitten später oder früher erfolgen, auch um ggf. Anpassungen an die Nutzungszeiten bedienter Ziele (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Freizeiteinrichtungen oder den Flughafen Frankfurt) vornehmen zu können. In dünn besiedelten Bereichen der Stadt sowie in Tagesrandzeiten, in denen eine geringe Nachfrage vorliegt, sollte zur Sicherung der Mobilität ein abweichendes Angebot (z. B. ein haltestellenbasierter On-Demand-Verkehr) implementiert werden, welches der geringeren Nachfrage sowie den abweichenden Fahrgastanforderungen entspricht. Vor dem Hintergrund der Ziele Verlässlichkeit und Flexibilität ist von Bedarfsverkehren außerhalb dieser Tageszeiten und Bedienegebiete abzusehen. Der Wechsel zwischen der Hauptverkehrszeit, Normalverkehrszeit, Schwachverkehrszeit und Nachtverkehrszeit erfolgt linien- bzw. relationsbezogen bedarfsgerecht und kann geringfügig variieren.

Zu besonderen Anlässen, welche außerhalb der gesetzlich festgelegten Feiertage liegen (z. B. Heiligabend, Silvester) sollten die Bedienungszeiten zugunsten längerer Zeiträume der Schwach- oder Nachtverkehrszeit angepasst werden. Dies ist rechtzeitig mit allen beteiligten Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern abzustimmen sowie über die zur Verfügung stehenden Informationskanäle an die Fahrgäste zu kommunizieren. Zur Vereinheitlichung des Angebots sollen in diesen Fällen die Standards zu Bedienungszeiten aus angrenzenden Städten und Kreisen nicht unterschritten werden.

6.3.2. Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Anforderungen an die Fahrten pro Stunde und Richtung auf den jeweiligen Achsen im Stadtgebiet. Die sich daraus ergebenden Takte auf einer Achse sind nicht linienbezogen und können durch eine Überlagerung von verschiedenen Linien erreicht

werden. Grundlage für die Klassifizierung der Achsen ist ihre Lage zwischen Netzknoten im Wiesbadener Stadtgebiet sowie im Umland, die hinsichtlich der folgenden Charakteristika hierarchisiert werden:

- Anzahl beginnender und endender Wege
- Relationen im Binnen- und Gesamtverkehr
- Aktuelle Erschließung der Bevölkerung
- S-Bahnhöfe/Verkehrsachsen/Verknüpfungspunkte
- Points of Interest

Maßgeblich für die Bedienungshäufigkeit ist auch das vorhandene Sitzplatzangebot in den eingesetzten Fahrzeugen. Reicht dieses nach den Zielwerten aus Kapitel 6.3.3 nicht aus, ist die Bedienungshäufigkeit bedarfsgerecht anzupassen. Dies betrifft insbesondere solche Linien und Linienabschnitte, auf denen eine Erhöhung des Sitzplatzangebots aufgrund von infrastrukturellen Restriktionen für den Fahrzeugeinsatz nicht umsetzbar ist. Bei Taktausweitungen gilt es, die Infrastruktur und vorhandenen Kapazitäten, insbesondere an den Verknüpfungshaltestellen (z. B. Hauptbahnhof, Dern'sches Gelände, Platz der Deutschen Einheit), zu berücksichtigen. Die Standards der Bedienungshäufigkeit sind Tabelle 18 zu entnehmen.

Tabelle 18: Bedienungshäufigkeiten LH Wiesbaden

Netzebene	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit	Nachtverkehr
Hauptnetz	Bedarfsgerechte Verdichtung	6-12 Fahrten je Stunde und Richtung	4-6 Fahrten je Stunde und Richtung	1-2 Fahrten je Stunde und Richtung
Nebennetz		4-6 Fahrten je Stunde und Richtung	2-3 Fahrten je Stunde und Richtung	0-1 Fahrten oder Bedarfsangebot
Ergänzungsnetz		2-3 Fahrten je Stunde und Richtung	1-2 Fahrten je Stunde und Richtung	Bedarfsangebot

Quelle: Planersocietät

Damit eine bestmögliche Verknüpfung zum SPNV-Angebot, insbesondere zur S-Bahn Rhein-Main, sowie zu den Linienangeboten umliegender Aufgabenträger sichergestellt werden kann, wird das Taktschema auf allen Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs auf einen 15-/30-/60-Minuten-Takt angeglichen. Zur Sicherstellung von Anschlüssen zum SPNV und zum regionalen Busverkehr sind, wo betrieblich möglich, nullsymmetrische Fahrpläne zu erstellen.

Auf den Achsen des Hauptnetzes, welches eine Verbindung der Wiesbadener Innenstadt und dem Hauptbahnhof mit den bedeutendsten umliegenden Stadtteilen schafft, ist ein Grundangebot von 8 bis 12 Fahrten je Stunde und Richtung anzustreben. In der Schwachverkehrszeit soll mit 4-6 Fahrten je Stunde und Richtung ein attraktives und regelmäßiges Angebot aufrechterhalten

werden. Ein Mindesttakt von 7,5 Minuten in der Normalverkehrszeit bzw. von 15 Minuten in der Schwachverkehrszeit ist unter diesen Anforderungen zu realisieren.

Die Achsen des Nebennetzes sind mit 4 bis 6 Fahrten je Stunde und Richtung ebenfalls mit einem dichten Taktangebot zu versehen. In der Schwachverkehrszeit soll eine Grundbedienung mit 2 bis 3 Fahrten ein regelmäßiges Angebot garantieren. Insgesamt sind auf den Nebenachsen Mindesttakte von 15 Minuten in der Normalverkehrszeit und 30 Minuten in der Schwachverkehrszeit anzubieten. Auf dem Nebennetz können je nach Bedarf ebenfalls Linienfahrten im Nachtverkehr angeboten werden. Definitiv anzubieten ist ein Bedarfsverkehr, der auch die lediglich im Nebennetz angeschlossenen Stadtteile bedient. Dies ist insbesondere auf Nebenachsen mit höherer Bedeutung, zum Beispiel in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof möglich.

Die Achsen des Ergänzungsnetzes bedürfen aufgrund ihrer untergeordneten Rolle im Achsennetz lediglich eines ausreichenden Bedienungsangebots von mehreren Fahrten je Stunde und Richtung. Während in der Normalverkehrszeit 2 bis 3 Fahrten je Stunde und Richtung angeboten werden, werden in der Schwachverkehrszeit 1 bis 2 Fahrten in Abhängigkeit von der erwarteten Nachfrage als ausreichend angenommen. Tagsüber ist ein Mindesttakt von 30 Minuten in der Normalverkehrszeit sowie von 60 Minuten in der Schwachverkehrszeit einzuhalten. Somit wird sichergestellt, dass auf sämtlichen innerstädtischen Verbindungen innerhalb des Bedienungszeitraums mindestens eine stündliche Verbindung angeboten wird. Ein Nachtverkehrsangebot in Form von Linienverkehren ist auf Achsen des Ergänzungsnetzes nicht vorgesehen, allerdings können in der Nachtverkehrszeit Angebote des Bedarfsverkehrs auf dem Ergänzungsnetz eingesetzt werden.

6.3.3. Platzangebot

Das Platzangebot ist ein bedeutendes Qualitätsmerkmal, über das die Notwendigkeit von Angebotsausweitungen abgeschätzt werden kann. Als Grundlage für die Bestimmung der tatsächlichen Fahrzeugkapazität sowie des notwendigen Platzangebots gelten die Vorgaben des VDV (2019)². Als Orientierungswert wird der Besetzungsgrad zwischen zwei Haltestellen in Lastrichtung herangezogen.

- In der Hauptverkehrszeit soll der Besetzungsgrad im Mittel über die 20-Minuten-Spitze 80% in der Regel nicht überschreiten. Ausnahmen sind bei Einsatzfahrzeugen auf kurzen Abschnitten mit maximal 5 Minuten Fahrzeit möglich.
- Liegt der Besetzungsgrad während der Normalverkehrszeit im Mittel über 65 % der Hauptverkehrszeit, ist eine Angebotsverdichtung zu prüfen.
- Bei Fahrten mit Fahrzeiten von mehr als 15 Minuten (oder einer Länge von mehr als 3 km) soll jedem Fahrgast im Fahrtverlauf ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- In der Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- Die definierten Vorgaben gelten nicht an Tagen mit besonderer Situation (z. B. Heiligabend, Silvester) oder bei Sonderveranstaltungen (z. B. Sportveranstaltungen).

² VDV-Schrift 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV 01/2019

- Die Fahrradmitnahme ist gemäß den Bedingungen des RMV³ und des VMW⁴ zu ermöglichen. Bei hoher Auslastung hat die Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen auf den Multifunktionsflächen Priorität gegenüber der Fahrradbeförderung.

Das Platzangebot soll nach diesen Vorgaben kontinuierlich überprüft und bedarfsgerecht angepasst werden. Aufgrund der derzeit hohen Fahrzeugauslastung in Wiesbaden gilt es zukünftig, dem Platzangebot in den Fahrzeugen eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei ist sowohl die Sicherstellung eines ausreichenden Sitzplatzangebots als auch die Bereitstellung notwendiger Multifunktionsbereiche in den Fahrzeugen zu berücksichtigen. Zur Vermeidung von zu hohen Fahrzeugauslastungen sind dabei Maßnahmen zur Taktverdichtung ebenso zu prüfen wie eine Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten in Form von längeren Fahrzeugtypen sowie veränderter Innenraumgestaltung.

6.3.4. Störungen im Betriebsablauf

Bei geplanten Unterbrechungen des Betriebs, beispielsweise durch Baustellen, ist ein Ersatzverkehr einzurichten, wenn die entsprechenden Bereiche nicht ausreichend im Sinne einer Basiserschließung durch den umgeleiteten Linienverkehr erschlossen werden können. Der entsprechend geänderte Fahrplan ist über alle analogen und digitalen Informationswege so frühzeitig wie möglich zu kommunizieren. Dies umfasst Informationsangebote an den Haltestellen, in den Fahrzeugen sowie digital auf der unternehmenseigenen Website, beispielsweise im interaktiven Liniennetzplan, und der RMVgo-App. Eine besondere Beachtung sollen in diesem Zusammenhang Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erfahren, da diese von den Veränderungen im Linienverlauf sowie Fahrtausfällen am stärksten betroffen sind und daher für diese Personengruppe ein besonderer Informationsanspruch besteht. Diesem kann sowohl durch digitale Informationsangebote oder durch Ansagen, Anzeigen und Aushänge als auch durch Servicepersonal, beispielsweise an störungsrelevanten Umsteigehaltestellen, begegnet werden. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass Wegeketten und alternative Routen im Informationsangebot berücksichtigt werden, damit effiziente und anspruchsgerechte Fahrtwege für die Fahrgäste bereitgestellt werden.

Bei umgeleiteten Verkehren ist darauf zu achten, dass diese trotz der Umleitung eine möglichst große Anzahl von Haltestellen auf dem ursprünglichen Linienweg bedienen, dabei allerdings möglichst geringe Reisezeitverluste entstehen. Zusätzliche Halte auf dem umgeleiteten Linienweg sind nur dort sinnvoll, wo die Erschließungsfunktionen nicht angefahrener Halte teilweise übernommen werden können oder eine im Rahmen des veränderten Linienwegs entstehende Umsteigebeziehung zu anderen Linien gewährleistet werden kann.

³ Allgemeine Bedingungen für die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Fahrrädern und nicht zusammengeklappten Tretrollern im Rhein-Main-Verkehrsverbund, abrufbar unter: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/infos-regeln/befoederungsbedingungen-tarifbestimmungen/fahrradmitnahme-allgemeine-bedingungen>

⁴ Besondere Beförderungsbedingungen der Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden GmbH (VMW), abrufbar unter: https://www.eswe-verkehr.de/fileadmin/themen/Fahrplan-Seite/fahrplanbuch/Besondere_Befoederungsbedingungen_VMW_20201007.pdf

6.3.5. Produkte des ÖPNV

Zur Differenzierung des Busangebots nach verschiedenen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben in der Landeshauptstadt Wiesbaden erfolgt eine Hierarchisierung verschiedener Angebotstypen, für die einheitliche Standards zu entwickeln sind. Für den Fahrgast sollen die unterschiedlichen Angebotstypen sowohl hinsichtlich ihrer Eigenschaften nachvollziehbar als auch durch ihre Linienbezeichnung unterscheidbar sein. Die ÖPNV-Standards für den straßengebundenen ÖV und die Klassifizierung lokaler Busverkehre des RMV sind zu berücksichtigen. Innerhalb des RMV werden in der Regel die folgenden Produkte unterschieden:

- Regional-Express, Regionalbahn, S-Bahn als Produkte des SPNV
- Expressbus als schnelle Verbindung auf Relationen ohne SPNV-Angebot
- Regionalbus und Lokalbus für regionale und Stadt-Umland-Verbindungen
- Stadtbus für innerstädtische Verkehre

Die genannten Produktkategorien sind in der Gestaltung des Wiesbadener ÖPNV zu berücksichtigen und weiter zu differenzieren. Die konkrete Ausgestaltung der ÖPNV-Produkte erfolgt im Rahmen des Zielkonzepts 2030 in Kapitel 7.

6.3.6. Pünktlichkeit

Als unpünktliche Fahrten gelten alle Abfahrten, die mindestens eine Minute zu früh oder mehr als zwei Minuten zu spät erfolgen. Vor dem Hintergrund der nachfragebedingten dichten Taktabstände auf zentralen Hauptachsen ist die Gewährleistung pünktlicher Abfahrten auf diesen Verbindungen von besonderer Bedeutung für die Funktion des Gesamtnetzes. Maßnahmen in Infrastruktur und Betrieb auf den Hauptachsen sollen daher grundsätzlich auch mit dem Ziel einer erhöhten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erfolgen. Ebenfalls von zentraler Bedeutung zur Funktion und Attraktivität des ÖPNV-Systems ist die Sicherung von Anschlüssen an den definierten Netzknoten. Einer besonderen Beachtung bedürfen dabei die SPNV-Stationen im Stadtgebiet.

Zur Sicherung einer hohen Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems aus Fahrgastperspektive ist eine Servicegarantie hinsichtlich pünktlicher Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu geben. Hat das Verkehrsunternehmen die Unpünktlichkeit zu vertreten, zum Beispiel durch den Ausfall einer Fahrt, so kann sich der Fahrgast bei einer Wartezeit von mehr als 30 Minuten an der Haltestelle ein Taxi rufen. Das Verkehrsunternehmen hat sich mit bis zu 20,00 € an den Taxikosten zu beteiligen. Diese Servicegarante bezieht sich nicht auf vom RMV bestellte Leistungen (z..B. S-Bahn, Regionalbahn, X-Bus oder Regionalbus).

6.4. Verbindungsqualität

6.4.1. Reisezeiten

Das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Pkw auf einer bestimmten Relation ist ein maßgebliches Qualitätskriterium für die Verbindungsqualität des ÖPNV-Angebots. Ist eine Fahrt mit dem Bus (oder der Bahn) erheblich länger als mit dem privaten Pkw, ist der ÖPNV für wahlfreie Personen keine Alternative.

Die Produkte des ÖPNV unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Aufgaben. Express- und Metrobusse erfüllen ebenso wie regionale Bus- und Bahnverkehre eine Verbindungsfunktion, sodass schnelle und direkte Linienführungen anzustreben sind. Stadt- und Vorortbusse übernehmen ebenso wie Bedarfsverkehre Erschließungsaufgaben, sodass vielerorts keine direkte Linienführung gewährleistet werden kann. Zwischen den ÖPNV-Produkten mit Verbindungs- und Erschließungsfunktionen ist eine somit eine Unterscheidung hinsichtlich der anzustrebenden Reisezeitverhältnisse notwendig.

Zur Einschätzung der Qualität dienen die Empfehlungen von FGSV 2010 und VDV 2019 bezüglich des Reisezeitverhältnisses zwischen einer ÖPNV-Fahrt und einer Pkw-Fahrt. Dieses wird berechnet, indem die Fahrzeit mit dem ÖPNV durch die Fahrzeit mit dem Pkw geteilt wird. Bei einer ÖPNV-Fahrzeit von 15 Minuten und einer Pkw-Fahrzeit von 10 Minuten ergibt sich beispielsweise ein Reisezeitverhältnis von 1,5. Ein Reisezeitverhältnis von unter 1,0 gilt dabei als besonders attraktiv (Qualitätsstufe A); bis zu einem Reisezeitverhältnis von 1,4 besteht nahezu derselbe Zeitaufwand zwischen Bus und Pkw (Qualitätsstufe B), sodass Wahlfreie⁵ angesprochen werden. Ein Wert von unter 2,1 zeigt an, dass der ÖPNV gerade noch konkurrenzfähig ist (Qualitätsstufe C). Bei einem ungünstigeren Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F).

Im Stadtgebiet Wiesbadens wird ein durchweg konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf sämtlichen Relationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Zentrale Zielorte wie die Innenstadt und der Hauptbahnhof sollten mindestens in Qualitätsstufe B erreichbar sein, dies gilt sowohl für die Achsen des Hauptnetzes als auch für den Regionalverkehr aus Umlandgemeinden.

Werden die angestrebten Reisezeitverhältnisse nicht erreicht, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrzeit zu prüfen. Diese können angebotsorientiert sein (z. B. Veränderung des Linienwegs, Einführung von Schnellbuslinien), Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur betreffen (z. B. Bussonderfahrstreifen, LSA-Beeinflussung) oder Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität (z. B. halte- und Parkverbote sowie deren Kontrolle) umfassen.

⁵ Als Wahlfreie gelten alle Personen, die keine verstärkte Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel aufweisen und somit für das Zurücklegen eines Weges sowohl auf den Pkw als auch auf die Angebote des ÖPNV zurückgreifen können.

6.4.2. Beförderungsgeschwindigkeit

Eine schnelle und zuverlässige Busverbindung steigert einerseits die Attraktivität einer Linie für den Fahrgast und ermöglicht andererseits auch einen effizienteren Busbetrieb, in dem betriebliche Kosten gesenkt werden können. Auch vor dem Hintergrund des Mangels an Fahrpersonal ermöglichen hohe Beförderungsgeschwindigkeiten durch die Einsparung von Umläufen einen geringeren Personalaufwand. Durch ihre Führung im Straßenraum unterliegen Busse jedoch den dortigen Störungen, was sich auf die Fahrzeiten auswirkt und darüber hinaus eine Hauptursache für Verspätungen und Fahrtausfälle darstellt. Zur Erhöhung von Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit im Busverkehr sind:

- LSA mit ÖPNV-Beeinflussungsanlagen auszustatten, insbesondere auf Metrobus, Sprinterbus-, Expressbus- und bedeutenden Stadtbushachsen. In Abstimmung mit den verantwortlichen Akteuren der Regional- und Lokalverkehre ist deren Integration in Beschleunigungsmaßnahmen anzustreben. Die dafür notwendigen technischen Voraussetzungen sind bei den auf den regionalen Verbindungen eingesetzten Fahrzeugen zu schaffen.
- Busspuren oder Busschleusen in stauanfälligen Bereichen zu prüfen und einzurichten. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Haupteinfallstraßen in die Wiesbadener Innenstadt sowie der erste und zweite Ring. Alternativ sind auch Umweltpuren möglich, insbesondere dort, wo der Radverkehr auf derselben Spur geführt werden soll. Busspuren oder Umweltpuren sind so zu konzipieren, dass Radfahrende insbesondere bei Strecken mit Steigung mit ausreichend Sicherheitsabstand überholt werden können. Ist dies nicht möglich, sind alternative Radverkehrsführungen zu prüfen, bei denen Radfahrende und Busverkehr voneinander getrennt werden. Um Konflikte dort zu vermeiden, wo Busse verschiedene Fahrtrelationen aufweisen, ist auch die Einrichtung von Umweltpuren anstelle von reinen Bussonderfahrstreifen zu prüfen. Diese ermöglichen ein leichteres Einordnen des Radverkehrs in den Straßenraum und vereinfachen Spurwechsel im Busverkehr.
- alternative Linienwege zu prüfen, die kürzere Reisezeiten bei vergleichbarer Erschließungswirkung ermöglichen.
- Haltestellen ohne Busbuchten zu errichten bzw. Busbuchten auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren. Busbuchten sollen in der Regel nur bei solchen Haltestellen zum Einsatz kommen, an denen regelmäßig längere Standzeiten zu erwarten sind (z. B. Endhaltestellen oder Umsteigeknoten). Im Idealfall erfolgen Stand- und Wartezeiten außerhalb des Liniendienstes auf Flächen abseits der Haltestelle, damit Haltestellen wie oben beschrieben in hohem Fahrgastkomfort im Haltestellenbereich ausgebaut werden können.
- neue Linienführungen bestmöglich entlang vorhandener Systeme zur Busbeschleunigung zu realisieren. Dies dient der Stabilisierung des Fahrplans und gilt sowohl für Linienverkehre als auch für Betriebsfahrten.

Auch die Anzahl und der Abstand von Haltestellen im Linienverlauf hat einen bedeutenden Einfluss auf die Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ist ein Haltestellenabstand anzustreben, der einerseits eine hohe Erschließungswirkung sicherstellt und andererseits möglichst wenige Brems- und Beschleunigungsphasen zugunsten einer geringeren Fahrzeit

ermöglicht. Dies kann beispielsweise durch die Positionierung von Haltestellen in Kreuzungsbereichen erreicht werden, bei denen in Kombination mit den oben genannten Maßnahmen der Busbeschleunigung die Anzahl an Brems- und Beschleunigungsvorgängen reduziert und zusätzliche Standzeiten verhindert werden können.

6.4.3. Direktheit und Anschlüsse

Die zentralen Ziele (z. B. Hauptbahnhof, Innenstadt bzw. historisches Fünfeck) sind aus dem Stadtgebiet in der Regel in unter 30 Minuten zu erreichen. Für außenliegende Stadtteile ist eine Erreichbarkeit in maximal 45 Minuten sicherzustellen. Umsteigevorgänge führen zu sprunghaften Anstiegen der Reisezeit und stellen darüber hinaus ein zentrales Nutzungshemmnis für Fahrgäste dar. Daher hat jede Fahrtbeziehung im Hauptnetz so direkt wie möglich zu erfolgen. Im Neben- und Ergänzungsnetz ist trotz der vorrangigen Erschließungsfunktion darauf zu achten, dass mit den gewählten Linienwegen keine vermeidbaren Fahrzeitverluste durch umwegige Linienführungen entstehen. Die genannten zentralen Ziele sollen mit maximal einmaligem Umsteigen zu erreichen sein, ohne dass für den erforderlichen Umstieg ein erheblicher Umweg und damit ein zusätzlicher Reisezeitverlust in Kauf genommen werden muss. Von möglichst jeder Haltestelle im Haupt- und Nebennetz ist eine Direktverbindung zu mindestens einer der definierten zentralen Zielhaltestellen in der Wiesbadener Innenstadt oder zum Hauptbahnhof anzubieten. Aus Stadtteilzentren sollen sowohl Innenstadt als auch Hauptbahnhof ohne Umstieg erreicht werden können.

Generell ist das Liniennetz darauf auszulegen, dass in der gesamten Landeshauptstadt Wiesbaden auf Fahrtrelationen innerhalb des Haupt- und Nebennetzes möglichst lediglich ein Umstieg notwendig ist. Bei Fahrten zwischen Zielorten im Ergänzungsnetz sollen in der Regel höchstens zwei Umstiege notwendig sein. Nicht auf jeder Relation sind umsteigefreie Verbindungen möglich. Um schnelle Reisezeiten und abgestimmte Reiseketten sicherzustellen, sind kurze Wartezeiten beim Umstieg zwischen ÖPNV-Linien in der Fahrplanung anzustreben. Die Qualitätsanforderungen für die Anschlüsse lehnen sich an die Empfehlungen der FGSV (2010) an:

Tabelle 19: Qualitätsstandards für Umstiege

Qualitätsstufe	Wartezeit (min) auf Anschlussverkehrsmittel bei einer Beförderungsdauer von	
	≤ 60 min.	> 60 min.
A	< 5	< 7,5
B	5 bis < 10	7,5 bis < 15
C	10 bis < 15	15 bis < 22,5
D	15 bis < 20	22,5 bis < 30
E	20 bis < 30	30 bis < 40
F	≥ 30	≥ 40

Quelle: Planersocietät nach FGSV (2010)

Auf dem Wiesbadener Stadtgebiet gilt innerhalb von HVZ und NVZ das Ziel, die Qualitätsstufe B zu erreichen. Die Qualitätsstufen E und F genügen nicht den Ansprüchen an eine attraktive ÖPNV-Verbindung und sind daher vollständig zu vermeiden. Die Mindestanforderungen gelten für die folgenden Typen von Anschlüssen:

- SPNV auf sämtliche Produktkategorien des Busverkehrs
- Schnellen ÖPNV-Produkten (Expressbus, Metrobus) auf Standardprodukte (Stadtbus, Regional- und Lokalbus) sowie ergänzende Angebote (Quartiersbus, Vorortbus, Bedarfsverkehre)
- Standardprodukten (Stadtbus, Regional- und Lokalbus) auf ergänzende Angebote (Quartiersbus, Vorortbus, Bedarfsverkehre)

Bei Abweichungen ist zu prüfen, inwiefern fahrplantechnisch oder durch Busbeschleunigungsmaßnahmen Optimierungen herbeigeführt werden können. Zur SVZ ist die Erreichung von Qualitätsstufe D das Mindestziel. Es ist auch im Abend- und Nachtverkehr auf kurze Umsteigezeiten zu achten, um die Attraktivität des ÖPNV für alle Gruppen von Nutzenden sicherzustellen.

Anschlüsse sind an zahlreichen Verknüpfungshaltestellen anzustreben, dazu zählen die SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet sowie zentrale Knoten in den einzelnen Stadtteilen und in der Innenstadt. Eine Übersicht der Verknüpfungshaltestellen ist im Kapitel 7 enthalten.

6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln

Um den ÖPNV entlang der gesamten Wegekette als attraktive Mobilitätsoption anzubieten, ist seine Verknüpfung mit allen Angeboten der Nahmobilität zu optimieren. Um die Erreichbarkeit auf der „letzten Meile“ zu gewährleisten ist insbesondere die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad in hoher Qualität herzustellen. Dies umfasst unter anderem das barrierefreie Erreichen und Verlassen aller Abfahrtspositionen einer Haltestelle, die Bereitstellung von Radabstellanlagen für Fahrzeuge der Mikromobilität (z. B. Fahrrad, Pedelec, E-Tretroller) im Haltestellenumfeld und das Angebot von Carsharing-Fahrzeugen (vgl. Kapitel 7.7).

Standorte von Stationen mit Mobilitätsangeboten für die „letzte Meile“ sind am ÖPNV-Angebot auszurichten, sodass diese Standorte insbesondere an zentralen Umsteigehaltestellen, SPNV-Stationen sowie Endhaltestellen eingerichtet werden. In Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Stadtverwaltung sollte gemeinsam ausgearbeitet werden, wie Haltestellen und Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen ausgebaut werden können. Anzustreben ist ein verbundweit einheitliches Konzept, insbesondere für den Geltungsbereich des Verkehrsverbunds Mainz Wiesbaden, das Mobilität auch stadtübergreifend vereinfacht und optimal miteinander vernetzt. Hierzu sind ggf. weitere Akteure, wie der RMV oder die Mainzer Mobilität einzubeziehen. Neben der betrieblichen Organisation ist eine verkehrsmittelübergreifende Erhebung und Abrechnung von Nutzungstarifen wünschenswert.

Für ergänzende Mobilitätsangebote sind Kooperationen mit den entsprechenden Dienstleistern anzustreben, beispielsweise eine tarifliche Abstimmung bzw. eine mediale Integration in Form von Kooperationen in Marketing und Vertriebskanälen. Dies dient dem vereinfachten Zugang und einem ganzheitlichen Mobilitätsangebot. Hierzu sind die Zuständigkeiten zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Die Lage Wiesbadens im regionalen Schnellstraßennetz ermöglicht auch eine Verknüpfung zwischen Pkw und ÖPNV. An zahlreichen Orten im Wiesbadener Stadtgebiet bestehen bereits P+R-

Angebote, die auf die Vernetzung beider Verkehrsmittel abzielen. Bei diesen Angeboten ist zukünftig darauf zu achten, dass diese eine stärkende Funktion für das ÖPNV-Netz darstellen und nicht als Alternativangebot verstanden werden. Die Lage von neuen P+R-Anlagen sollte daher den folgenden Anforderungen entsprechen:

- Periphere Lage im Siedlungsraum, insbesondere am Stadtrand oder an Zugangsstellen zum (über-)regionalen Straßennetz, keinesfalls geringe Distanzen zu den zentralen Zielorten (z. B. Innenstadt, Arbeitsplatzschwerpunkte)
- Geringe Distanz zu Autobahnen oder autobahnähnlichen Schnellstraßen, alternativ auch an Haupteinfallsstraßen nach Wiesbaden, sofern diese zum Erreichen der P+R-Anlage nicht auf längeren Teilabschnitten befahren werden müssen
- Direkte Anbindung durch häufig verkehrende ÖPNV-Linien mit hoher Kapazität (insb. SPNV-Angebote, Metrobusse), geringe Wegedistanz zur Haltestellenanlage (maximal 100-200m)
- Stich- oder Umwegfahrten zur Erreichung von P+R-Anlagen sind zu vermeiden.

Standorte für neue P+R-Anlagen sind entsprechend diesen Standortanforderungen auszuwählen. Einen Impuls hierzu setzt der Maßnahmenplan Park+Ride des RMV, der auf dem Regionalen Nahverkehrsplan aufbaut.

6.5. Ausrüstungsqualität

6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung

Haltestellen prägen als stationäre Zugangsstellen das Bild des ÖPNV. Sie sollten daher eine hohe Qualität hinsichtlich der Gestaltung und den Ausstattungsattributen aufweisen. Ein abgestimmtes Design ist fördernd für das Image des ÖPNV und erzielt für die Fahrgäste einen hohen Wiedererkennungswert im Straßenraum. Gleichzeitig muss die Gestaltung bedarfsgerecht sein und sich somit betrieblich und wirtschaftlich darstellen lassen.

Barrierefreiheit

Der vorliegende Nahverkehrsplan berücksichtigt die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen und dient einer *Mobilität für alle*. Hierzu zählen die Gruppen, die in Tabelle 16 aufgeführt sind. Die Haltestellen sind eine wesentliche Schnittstelle, um im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit erreichen zu können. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass die Nutzung der Haltestellenanlage für mobilitätseingeschränkte Personen möglichst ohne fremde Hilfe zu bewältigen ist. Dazu bedarf es eines Haltestellenkonzepts, dass die Barrierewirkungen von kritischen Teilaspekten der ÖPNV-Nutzung minimiert. Im Zentrum stehen dabei die folgenden Punkte:

- Identifikation der Haltestelle: Lage im Straßenraum, Bauart, Kennzeichnung, Bezeichnung
- Orientierung an der Haltestelle: Sichtbeziehung zur Anfahrtsrichtung des Busses,

Lesbarkeit und Übersichtlichkeit von Informationsangeboten

- Erreichbarkeit der Haltestelle: Barrierefreie Zuwegung inkl. Querungsmöglichkeiten, Befestigung, Oberfläche, Verkehrsregelung,
- Information an der Haltestelle: Haltestellenschild, Linie und Linienziel, Fahrplan, Tarife, barrierefreie Fahrgastinformation, Komfort an der Haltestelle: Beleuchtung, Wetterschutz, Steh-, Sitz- oder Anlehnmöglichkeiten
- Einstieg in das Fahrzeug: Bordstein, Reststufen und -spalten, Leitsystem

Grundsätzlich soll ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Rahmen personeller und finanzieller Ressourcen schnellstmöglich erfolgen. Entsprechende personelle Kapazitäten sind beim Tiefbau- und Vermessungsamt Wiesbadens einzuplanen. Gemeinsam mit der LNO soll regelmäßig Bericht im zuständigen politischen Gremium über den Fortschritt erstattet werden.

Grundsätzliche Anforderungen

- Befestigte, ebene Oberfläche
- Möglichst konfliktfreie Radwegführung im Bereich der Haltestelle (siehe ERA)
- Längsneigung max. 6 %; Querneigung max. 2,5 %. Abweichungen müssen begründet werden
- Sonderbord⁶ mit Regelhöhe von 22 cm zur Erreichung einer Reststufe sowie eines Restspalts von jeweils max. 5 cm
- Regelausbauform: Fahrbahnrandhaltestelle oder Haltestellenkap, siehe unten
- Regellänge der auszubauenden Haltestelle (Ausbaubereich)
 - auf Hauptachsen 50 m, um mehrere Fahrzeuge gleichzeitig abwickeln zu können,
 - auf Nebenachsen mit perspektivisch überlangen Fahrzeugen 25 m,
 - auf sonstige Achsen 20 m (ausgerichtet auf Gelenkbusse)
 - in zu prüfenden Einzelfällen ausgerichtet auf Solobusse,
- Regelbreite und -tiefe der auszubauenden Haltestelle: 2,50 m
 - Mindestbreite/tiefe: 1,50 x 1,50 m entlang des barrierefrei hergestellten Bereichs bzw. im Bereich von erster bis letzter Tür.
- Durchgangsbreite: 1,80 m zzgl. 20 cm Sicherheitsabstand zu Einfriedungen oder Einbauten für den Fußverkehr im Bereich der Haltestelle
- Taktile Leitelemente gemäß DIN 32984-3
 - Einstiegsfeld – markiert die Position der ersten Tür
 - Auffindestreifen – über die gesamte Gehwegbreite⁷, ermöglicht die Auffindbarkeit der Haltestelle und endet im Einstiegsfeld
 - Leitstreifen – über die gesamte Ausbaulänge⁸ parallel zur Steigkante
 - mind. 60 cm Abstand zwischen taktilem Leitelement und Einbauten
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung

⁶ Ausführung für ein möglichst nahes Heranfahren als gekehrtes Bord.

⁷ Abzüglich Sicherheitsabstände und Einstiegsfeld

⁸ Abzüglich der Absenkbereiche

- der Oberflächen und
- Ausstattungselemente, insbesondere Witterungsschutz mit Kontraststreifen in mittlerer Sichthöhe an der rückwärtigen Scheiben sowie vertikaler Streifen über die Gesamthöhe der Seitenscheibe
- Barrierefreie Informationen
 - Freier Zugang zu Informationen (ohne Hindernisse durch weitere Haltestellenattribute).
 - Anbringung in mittlerer Sichthöhe von 1,30 m,
 - Lesbarkeit der Informationen (Höhe, Schriftgröße, Kontrast, Beleuchtung),
 - Akustische Informationen: Bei Haltestellen mit DFI sind diese mit einer Vorlesefunktion auszustatten. Ansonsten ist eine akustische Information über Smartphone-Apps zu prüfen.
 - Optimierte Lesbarkeit des Haltestellennamens aus dem Fahrzeug
- Die regelmäßige Überprüfung der Standards entsprechend den aktuellen Empfehlungen, Vorgaben und technischen Standards zum barrierefreien Haltestellenausbau, der FGSV und der DIN (vgl. DIN-Norm 32984 und DIN 18040-3) sowie
- die Abstimmung der Standards zwischen Baulasträger, Verkehrsunternehmen und den entsprechend relevanten Verbänden.

Neben der optimalen Steighöhe und ausreichend vorzusehenden Bewegungsflächen ist auch die geradlinige Anfahrbarkeit des Haltestellenbereichs von hoher Bedeutung. Dabei sind folgende Entwicklungslängen (zzgl. Abfahrbereiche) für einen barrierefreien Einstieg bei Bushaltestellen nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2012 zu berücksichtigen:

- Fahrbahnrandhaltestelle: Fahrzeuglänge (größte verkehrende Fahrzeuggröße) + 2x 20 m⁹
- Haltestellenkap: ≥ 20 m

Die Lage und Anordnung der Richtungshaltestellen soll verkehrstechnisch sicher sein und die gerade Anfahrbarkeit durch Busse gewährleisten, um den Restspalt auf max. 5 cm zu minimieren. Buskaps und Fahrbahnrandhaltestellen sind als Regellösung umzusetzen. In Einzelfällen und bei einer zu erwartenden Verbesserung des Betriebsablaufs können weitere Ausführungen, z. B. passive Busbuchten¹⁰, Haltestellentaschen oder Haltestellennasen geprüft werden. Busbuchten sind nur in begründeten Ausnahmefällen zu verwenden (Endhaltestellen, Haltestellen mit fahrplantechnisch längerem Aufenthalt oder bei Einhaltung der Mindestmaße nach VDV (ca. 88 m für Solobusse).

Verknüpfungshaltestellen sind räumlich eng beieinander anzuordnen, möglichst am selben Knoten und mit Sichtbeziehung zueinander. Ist dies nicht möglich, ist der Weg zwischen den nicht in Sichtbeziehung zueinander stehenden Richtungshaltestellen zu beschildern. Beim Ausbau von Haltestellen ist das Umfeld miteinzubeziehen und die Anlage von Querungsmöglichkeiten zu prüfen. Diese sind aus Sicherheitsgründen im Idealfall hinter der Haltestelle anzulegen. Neue und

⁹ Einzuhaltende Freiflächen im Straßenraum zur Erreichung einer geradlinigen Anfahrbarkeit

¹⁰ Bei passiven Busbuchten werden die Fahrspuren um die Haltestelle herum verschwenkt. Somit ist diese Haltestellenform eine Art der Fahrbahnrandhaltestelle, eine geradlinige Anfahrt kann gewährleistet werden.

bestehende Querungsmöglichkeiten sind hinsichtlich der Anlage von taktilen Bodenindikatoren mit einzubeziehen.

Haltestellen sollen sauber und frei von Vandalismusschäden sein. Hierzu ist auf eine widerstandsfähige Attributgestaltung zu achten. Dazu erfolgt eine regelmäßige Reinigung mit Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Ausstattungselemente. Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich nach Meldung des Schadens, sonst möglichst innerhalb von zwei Tagen, behoben. Nutzenden muss eine direkte Möglichkeit eingeräumt werden Schäden zu melden und den Eingang nachvollziehen zu können. Eine geeignete Möglichkeit könnte die Behördennummer 115 sein. Diese Möglichkeit ist über die Homepage der Verkehrsunternehmen zu kommunizieren. Zuständigkeiten zwischen den Verkehrsunternehmen (heute ESWE) und den Baulastträgern (heutige Zuständigkeit Tiefbauamt) sind im Innenverhältnis eindeutig zu definieren.

Die Haltestellen sind idealerweise mit deutlichem Ortsbezug zu benennen, sodass auch für Auswärtige eine bestmögliche Orientierung gegeben ist. In der Regel ist hierfür der Name der an der Haltestelle kreuzenden Straße zu verwenden. Zulässig sind auch Bezeichnungen, die auf eine eindeutige Nutzung hinweisen (z. B. Städtisches Krankenhaus). Die Bezeichnung ist so zu spezifizieren, dass die Zuordnung nur für die konkret benannte Haltestelle zutreffend ist. Allgemeine Benennungen (z. B. Friedhof, Kirche, Schwimmbad), die auf mehrere Orte in der Stadt zutreffen können, sind zu vermeiden oder mit einem ortsgebundenen Zusatz zu vermerken. Verknüpfungshaltestellen sind identisch zu benennen, um die Orientierung zu vereinfachen. Zusätzlich sind die unterschiedlichen Steige eindeutig zu kennzeichnen.

Ausstattung von Haltestellen

Die Anforderungen an die Haltestellen gelten für bestehende Anlagen, die mindestens von einer der Produktgruppen Expressbus, Regional-/Lokalbus, Metrobus oder Stadtbus angesteuert wird. Die Mindestausstattung ist grundsätzlich umzusetzen. Für temporäre¹¹ und neue¹² Haltestellen gelten die Anforderungen der Kategorie Ein- und Aussteiger < 50, weitere Attribute ergeben sich nach Einzelfallprüfung. Bei temporären Haltestellen bzw. Ersatzhaltestellen, die länger als 3 Monate eingerichtet sind, ist, sofern die Ursprungshaltestelle einen Fahrgastunterstand oder Sitzgelegenheit aufweist, an der Ersatzhaltestelle nach Möglichkeit ebenfalls eine Sitzgelegenheit vorzusehen. Bei Bedarf kann an allen Haltestellen die Nachrüstung von Attributen geprüft werden (z. B. durch die Lage an besonderen Einrichtungen wie Krankenhäusern oder Seniorenheimen oder eine besondere Verknüpfungsfunktion). Es ist gesondert zu prüfen, inwiefern Richtungshaltestellen nur zum Ausstieg dienen und die entsprechenden Ausstattungselemente erforderlich sind. Die Anforderungen an die Ausstattung für Bushaltestellen werden in Tabelle 19 definiert. Deren Umsetzung ist abhängig von den örtlichen Platzverhältnissen. Die Mindestausstattung gilt ebenso für die Produktgruppe Quartiersbus/Bedarfsverkehr (siehe 7.2.8 und 7.3), sofern diese, wie in der Konzeption geplant, betrieblich mit festen Haltestellen umgesetzt werden. Falls dennoch virtuelle Haltestellen

¹¹ z.B. Ersatzhaltestellen

¹² Neue Haltestellen sind drei Jahre zu evaluieren. Bleiben sie danach dauerhaft bestehen, sind sie entsprechend zu kategorisieren.

vorgesehen werden, sind diese von der Mindestausstattung ausgenommen. Vordergründig ist hier dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrgastwechsel dort verkehrssicher gewährleistet werden kann.

Bei der Neuaufstellung von Fahrgastunterständen sind diese in der Regel mit einem schattenspendenden Dach (keine Klarglasdächer) auszustatten. Die Scheiben sind möglichst durchsichtig und ohne größere Scheibengestaltungen auszuführen, um einen guten Sichtkontakt zwischen dem Fahrgast und dem heranfahrenden Bus zu gewährleisten. Der Fahrgastunterstand ist mit einer Beschriftung des Haltestellennamens und, sofern relevant, des Bussteigs zu versehen. Zur Erhöhung der Barrierefreiheit ist ein Mittelbalken auf mittlerer Sichthöhe sowie der Haltestellenname im mittleren Bereich des Fahrgastunterstands auf Höhe der Aushangfahrpläne anzuordnen. Zudem ist die Integration von Photovoltaik-Anlagen und Dachbegrünungen, insbesondere bei Großhaltestellen, zu prüfen. Bei Photovoltaik-Anlagen muss vorausgesetzt sein, dass die Anlage der Eigenversorgung der Haltestelle dient und wirtschaftlich zu vertreten ist. Fahrgastunterstände sind stufenfrei zu erreichen und sollten eine lichte Höhe von $\geq 2,25$ m aufweisen. Fahrgastunterstände sind mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Sofern die vorgeschriebene Durchgangsbreite von 1,5m nicht eingehalten werden kann, ist der Fahrgastunterstand alternativ mit einer Anlehnstützbank auszustatten. Auch hier gilt die stufenlose Erreichbarkeit und eine angemessene Sitzhöhe (46-48 cm). Fahrgastinformationen (Aushangfahrplan, Basis-Tarifinformationen und Liniennetzplan) sind in einer mittleren Sichthöhe von ca. 1,30 m anzubringen und sollen stufenfrei erreichbar sein. Bei einer Beleuchtung ist diese blendfrei auszuführen. An Haltestellen an Straßenabschnitten, die über keine öffentliche Straßenbeleuchtung verfügen und zudem nicht an ein öffentliches Stromnetz angeschlossen werden können, sind zur Erhöhung der Sicherheit Beleuchtungsanlagen mit Solarmodul zu prüfen.

Eine Sondersituation bei der Ausstattung der Haltestellen mit einem Fahrgastunterstand bilden die Großhaltestellen wie Hauptbahnhof, Dern'sches Gelände, Kirchgasse, Luisenplatz, Platz der Deutschen Einheit und Schwalbacher Straße/LuisenForum. Die Bussteige an diesen Haltestellen benötigen aufgrund ihrer Größe eine Sonderkonstruktion für den Fahrgastunterstand. Die Bestandsanlagen an den Bussteigen Dern'sches Gelände Bussteig A und B, Wiesbaden Hauptbahnhof Bussteig C und D und Luisenplatz Bussteig A und B befinden sich derzeit in keinem barrierefreien, attraktiven und komfortablen Zustand. Es scheint notwendig für diese Haltestellen ein eigenständiges Konzept für eine zeitgemäße, attraktiven Fahrgastunterstand unter Berücksichtigung der Themenfelder Begrünung und PV-Anlage zu erarbeiten.

Tabelle 20: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Haltestellen in Wiesbaden

Merkmal	Bushaltestelle mit Anzahl der Ein-/Aussteiger						
	< 50	50-99	100-499	500-999	1.000-2.499	2.500-4.999	ab 5.000
● Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung							
Verkehrssichere Wartefläche	●	●	●	●	●	●	●
Corporate Design des Stadtverkehrs	●	●	●	●	●	●	●
Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)	●	●	●	●	●	●	●
Beschilderung <ul style="list-style-type: none"> ● Haltestellenname ● Liniennummer(n) mit Fahrtziel(en) ● Bezeichnung Bussteig ● Verbund- und Unternehmenskennzeichnung 	●	●	●	●	●	●	●
Information ¹³ <ul style="list-style-type: none"> ● Aushangfahrplan (auch ausschließlich digital möglich, mind. Abfahrtszeiten) ● Tarifaushang mit Preisangaben & Informationen zur Kurzstrecke, mind. als QR-Code ● Ansprechpartner (mindestens Telefonnummer) 	●	●	●	●	●	●	●
Beleuchtung (in der Regel Straßenbeleuchtung ¹⁴)	●	●	●	●	●	●	●
Abfallbehälter mit Ascher	●	●	●	●	●	●	●
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	○	●	●	●	●	●	●
Sitzgelegenheit, alternativ Anlehnbank	○	○	●	●	●	●	●
Witterungsschutz (Fahrgastunterstand ¹⁵)	○	○	○	●	●	●	●
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Vorlesefunktion ¹⁶	○	○	○	●	●	●	●
QR-Code für haltestellenscharfe Echtzeitinformationen	●	●	●	●	●	●	●
Schematischer Liniennetzplan ¹³	○	○	○	●	●	●	●
Umgebungsplan ¹³	○	○	○	●	●	●	●
Stadtplan, ggf. Ausschnitt ¹³	○	○	○	○	○	●	●
Beschilderung von Umsteigewegen ¹⁷	○	○	○	○	○	●	●
Fahrradabstellmöglichkeit (B+R) (Anlehnbügel) ¹⁸	○	○	○	●	●	●	●

¹³ Der Umfang der Information an einer Haltestelle ergibt sich aus dem verfügbaren Platz. Die Priorisierung erfolgt nach folgender Reihenfolge: Aushangfahrplan., Tarifinformationen, Informationen zur Kurzstrecke, Umgebungsplan, Netzplan

¹⁴ Bei stark frequentierten Haltestellen sind eigene Lichtkonzeptionen zu prüfen.

¹⁵ In Abhängigkeit von der räumlichen Situation. Es muss eine Durchgangsbreite von 1,5 m zur Steigkante gewahrt bleiben.

¹⁶ Zuzüglich ist die Ausstattung von Verknüpfungshaltestellen mit mehreren Linien zu prüfen. Die Einbindung der Busse aus der Region ist sicherzustellen (ggf. durch fahrzeugtechnische Voraussetzungen).

¹⁷ Umsteigewege sind unabhängig von den Fahrgastzahlen dort zu kennzeichnen, wo aufgrund der Haltestellenposition eine erschwerte Orientierung im Haltestellenumfeld besteht

¹⁸ Verknüpfungen des ÖPNV mit dem Radverkehr sind unabhängig von Fahrgastzahlen auch an solchen Haltestellen zu prüfen, die aufgrund ihrer Lage einen besonders weiten Einzugsbereich aufweisen.

Merkmal	Bushaltestelle mit Anzahl der Ein- / Aussteiger						
	< 50	50-99	100-499	500-999	1.000-2.499	2.500-4.999	ab 5.000
● Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung							
Stufenloser Zugang zum Bussteig ¹⁹	○	●	●	●	●	●	●
Spalt- und stufenarmer Zugang zu den Fahrzeugen durch angehobene Steigkante	○	●	●	●	●	●	●
Taktils Leitsystem (haptisch und optisch)	○	●	●	●	●	●	●
Kontrastreiche Gestaltung	○	●	●	●	●	●	●
Querungshilfe	○	○	○	●	●	●	●
Pkw-Abstellmöglichkeit ²⁰ (P+R)	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradverleih	○	○	○	○	○	○	○
WLAN	○	○	○	○	○	○	○
Toilette (auch ‚Nette Toilette‘ ²¹)	○	○	○	○	○	○	○

Quelle: Planersocietät

Sonderregelungen für flexible Bedienungsformen und Quartiersverkehre

Für Kleinbusse mit in der Regel weniger als 20 Sitzplätzen, die vorwiegend bei flexiblen Bedienungsformen eingesetzt werden, wird eine fahrzeugseitige Lösung mit Seiteneinstieg angestrebt, bei dem die entsprechenden Haltestellen nicht ausgebaut werden müssen, sofern sie ausschließlich von diesem Fahrzeugtyp bedient werden. Bei gemeinsamen Haltestellen mit dem durch Standardfahrzeuge gefahrenen Linienverkehr ist nach Möglichkeit an einem Teilbereich der Haltestelle eine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit vorzuhalten. Der Bereich ist für den Fahrgast eindeutig zu kennzeichnen und ggf. durch Halteverbote freizuhalten. Verkehren flexible Bedienformen abweichend von der Vorzugslösung mit Hecktüren zur Aufnahme von Rollstühlen, ist eine barrierefrei befahrbare Bordabsenkung zum Wechsel zwischen Fahrbahn und Gehweg sowie eine rückwärtige Absicherung durch Nasen oder Abschraffierungen mit Warnbaken oder Pollern auf verkehrsreichen, unübersichtlichen Straßen sowie bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h vorzusehen.

6.5.2. Fahrzeuge

Die im Regional-, Lokal- und Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen den jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Hierzu gehören:

¹⁹ Es gelten die entsprechenden technischen Standards und Empfehlungen nach DIN und FGSV. In der Regel ist sowohl ein Bord mit Nullabsenkung als auch kontrastreiches, taktil erfassbares Bord mit einer Höhe von ca. 4 cm umzusetzen.

²⁰ P+R-Flächen sind an geeigneten Knoten mit Schnellstraßen zu prüfen. Da Ziel von P+R die Vermeidung des Verkehrs in der Stadt ist, sollten solche Angebote nur außerhalb der Kernstadt in Erwägung gezogen werden. Eine kostenfreie Nutzung für Ticketinhaber ist empfehlenswert, verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Bewirtschaftung der Parkplätze) in der Kernstadt erhöhen die Attraktivität des Angebots.

²¹ Da im Bestand der Haltestellen bereits häufig Einzelhandel oder Verkehrsgastronomie vorhanden ist, besteht die Möglichkeit die Integration des Konzepts ‚die nette Toilette‘ prüfen lassen. Hierbei stellen die Betriebe ihre Toiletten kostenfrei für alle Nutzenden zur Verfügung. Dafür unterstützt die Kommune die Betriebe mit einer Aufwandsentschädigung in Höhe eines mittleren zweistelligen Betrags pro Monat für Reinigung und Instandhaltung je nach Lage und WC-Ausstattung. Zum Vergleich: Die Unterhaltskosten einer öffentlichen Toilette entspricht den Zuschüssen für 30 gastronomiebetriebene Toiletten.

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
- Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO)
- UN/ECE-Regelung R 107 Busse

Ansonsten richten sich die Merkmale der Fahrzeuge nach den Qualitätserfordernissen der Fahrgäste und nach denen des Klimaschutzes. Die Vorgaben gelten für alle Fahrzeuge im Lokal- und Stadtbusverkehr unabhängig des zuständigen Verkehrsunternehmens bzw. des beauftragten Subunternehmens.

Es gilt die Beachtung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes vom 09.06.2021. Für die Neubeschaffung sind ausschließlich solche Fahrzeuge zulässig, die den Regelungen aus §2 Nr. 5 und 6 entsprechen. Es gelten die Mindestziele nach §5 Abs. 1 und §6. Für alle Bestandsfahrzeuge des Regelverkehrs gilt die Abgasnorm Euro 6 als Mindestvorgabe. Für Einsatzfahrzeuge ist mindestens die EEV-Norm einzuhalten. Der zur Erstellung des Nahverkehrsplans aktuelle Anteil emissionsfreier Fahrzeuge von ca. 40 % soll zum Zieljahr 2030 weiter erhöht werden.

Barrierefreiheit

Für die Fahrzeuge ist es essenziell, dass mobilitätseingeschränkte Menschen barrierefrei ein- und aussteigen können, sich innerhalb von Bussen bewegen und orientieren können sowie eine Information über den Fahrtverlauf möglich ist. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass sowohl der Ein- und Ausstieg als auch die Fahrt für gehbehinderte, seh- und höreingeschränkte Personen möglichst ohne fremde Hilfe zu bewältigen ist. Dazu bedarf es eines Fahrzeugkonzepts, dass die Barrierewirkungen von kritischen Teilaspekten der ÖPNV-Fahrt minimiert. Im Zentrum stehen dabei die folgenden Punkte:

- Identifikation des Fahrzeugs: Linie, Linienziel und Einstiegsmöglichkeiten
- Einstieg in das Fahrzeug: Türbreite, Türöffnung, Einstiegshöhe und Rampen
- Orientierung im Fahrzeug: Farbgestaltung, Multifunktionsbereiche, Piktogramme
- Sicherheit im Fahrzeug: Sitz- und Aufstellposition, Kontakt zum Fahrpersonal, Sicherungsmöglichkeiten
- Information im Fahrzeug: Linie, Linienziel, nächste Haltestelle, Störungen, Umstiege
- Ausstieg aus dem Fahrzeug: Haltewunsch, Türöffnung, Ausstiegshöhe, Rampen

Ausstattungsmerkmale

Die Anforderungen an die Ausstattung von Fahrzeugen bezieht sich grundsätzlich auf Neuanschaffungen der Fahrzeuge im Lokal- und Stadtbusverkehr ab Beschluss des Nahverkehrsplans. Bestandsfahrzeuge sind hiervon ausgenommen. Für diese gelten bis zur Außerbetriebnahme die Anforderungen des zuvor gültigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2015. Folgende Ausstattungsmerkmale sind bei Fahrzeugen vorzusehen:

- **Technische Fahrzeugeigenschaften**

- Durchschnittsalter der Regelfahrzeuge: 6 Jahre; Höchstalter: 12 Jahre. Ein geringer Anteil von maximal 5% des Fahrzeugbestands darf das Höchstalter um maximal 3 Jahre überschreiten.
- Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-Funktion und ausklappbarer Rampe an mindestens einer Tür (in der Regel Tür 2). Die Rampe ist bei Bedarf durch das Fahrpersonal einzusetzen.
- Für Kleinbusse, Pkw und andere Fahrzeuge unter 15 Plätzen ist eine Kneeling-Funktion aufgrund der niedrigeren Einstiegshöhe nicht erforderlich.
- Solobusse verfügen über zwei Türen, Gelenkbussen sollen über vier Türen verfügen. Der maximale Abstand von der Vorder- bzw. Hinterkante zur jeweils ersten bzw. letzten Tür beträgt 7,5 m
- Türen müssen für Haltestellen mit Kasseler Sonderbord in einer Höhe von 22 cm geeignet sein. Dabei sind die Türen in Höhe der Multifunktionsflächen vorwiegend als Schwenkschiebetüren auszuführen, ansonsten sind Schwenk- oder Inenschwenktüren zu verwenden.
- Zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden innen und außen
- Sauberer und verkehrssicherer Zustand: Tägliche Innenreinigung, nach Bedarf wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden zeitnah entfernt.
- Getönte Seiten- und Heckscheiben
- Funkanlage mit Notruffunktion
- **Fahrzeugsoftware**
 - Bordrechner mit ITCS
 - Beeinflussung von Vorrangschaltungen für Busse
 - Übermittlung von IST-Fahrzeiten für dynamische Fahrgastinformation
 - Bargeldloser Fahrscheinverkauf
 - Automatische Fahrgastzählung (mindestens 50 % der Fahrzeuge sowie in allen neu beschafften Fahrzeugen). Der regelmäßige Einsatz von Fahrzeugen mit Fahrgastzählsystemen auf allen Linien ist zu gewährleisten, um repräsentative Zähl-daten bereitstellen zu können.
- **Innenraumausstattung und -gestaltung**
 - Mindestens 25 Sitzplätze in den Solobussen und mindestens 50 Sitzplätze in den Gelenkbussen aus pflegeleichtem Material
 - Stufenfrei erreichbare Multifunktionsfläche in den Solo-, Gelenk- und Doppelgelenkbussen (mind. 2.000 x 700 mm) für mindestens zwei Rollstühle (konventionell)/einen E-Scooter von gehbehinderten Fahrgästen (bzw. Fahrräder, Rollatoren und Kinderwagen) und Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung in Höhe der zweiten Tür sowie bei Gelenkbussen zusätzlich in Höhe der dritten Tür. Bei Doppelgelenkbussen ist eine dritte Multifunktionsfläche, vorzugsweise im Heck des Fahrzeugs, zu integrieren. Die Multifunktionsflächen sind durch deutliche Kennzeichnung an den entsprechenden Türen für die Fahrgäste eindeutig verortbar.
 - Abgrenzung der Rollstuhlplätze zum Gang mit einer (klappbaren) Stange mit einem Überstand von 280 mm zur Anlehnfläche
 - Ausgewiesene und gekennzeichnete Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte

- Personen in Türnähe
- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung, insbesondere der Türbereiche (Anforderungstaster, Türöffnungen, Einstiegsanten, Haltegriffe und -stangen, Podeste und Sitzflächen)
- Behindertengerechte, stufenlose Sitzplätze in der Nähe der Türen 1 und 2
- Vollklimatisierung
- Videoüberwachung
- Haltewunsch Tasten mit Braille-Beschriftung in ausreichender Zahl, die von jedem Sitzplatz und den Multifunktionsflächen erreichbar sind. Im Sinne des Zwei-Sinne-Prinzips ist eine akustische Signalisierung einzurichten und eine Hinterleuchtung der Tasten gemäß den aktuellen technischen Möglichkeiten umzusetzen.
- Optische und akustische Anzeige der Türöffnung/-schließung (außer an Tür 1)
- Piktogramme nach dem aktuellen Stand der VDV-Schrift 230 (z. B. zur Ausweisung von Behindertenplätzen) in Augenhöhe stehender Fahrgäste. Hinweisschild zur Priorisierung der Nutzung der Mehrzweckfläche (erst Rollstuhl/Kinderwagen, dann Fahrrad) im Bereich der Mehrzweckfläche
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- USB-Anschlüsse
- **Informationsangebot**
 - Kontakt zum Fahrpersonal für den Fahrgast
 - Liniennetzplan
 - Tarifinformationen (optional als QR-Code)
 - Barrierefreie visuelle Fahrgastinformation, mit folgenden Informationen:
 - Nächste Haltestelle
 - Linienband mit Linienziel
 - Angebot an ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen an der nächsten Haltestelle
 - Optional: Anzeige von Störungen und Fahrgastinformationen
 - Optional: Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
 - Optional: Inhalte von Werbepartnern, soweit es betriebliche Belange zulassen (Vorrang von betrieblichen Inhalten)
 - Plakaträhmen an der Rückwand der Fahrerkabine (für Hochformat A2)
 - Akustische Fahrgastinformation mit Ansage der nächsten Haltestelle inkl. vorangehendem Aufmerksamkeitssignal (Ton, Tonfolge oder Ansage "Nächste Haltestelle") sowie Umsteigemöglichkeiten zum SPNV bzw. zu Produkten des Hauptnetzes
 - Akustische Fahrgastinformation mit Ansage von Linie und Fahrtziel, möglichst über Innen- und Außenlautsprecher, insbesondere an zentralen Verknüpfungshaltestellen sowie auf von vielen Linien befahrenen Hauptachsen
 - Optische Fahrgastinformation mit Anzeige von Liniennummer und Linienziel, nächster Haltestelle sowie Anschlüssen an Umsteigehaltestellen (mindestens eine Anzeige in Solobussen, mindestens zwei Anzeigen in Gelenkbussen und

- mindestens drei Anzeigen in Doppelgelenkbussen)
- WLAN-Fähigkeit
- **Fahrzeug außen**
 - Die Außengestaltung (Lackierung) der Fahrzeuge trägt ein Corporate Design, das den ÖPNV in der Stadt sichtbar macht. Für die Gestaltung verantwortlich ist das Verkehrsunternehmen, das sich dazu mit der Landeshauptstadt Wiesbaden abstimmt. Die Farbgestaltung muss dabei die Orientierung sehbehinderter Fahrgäste unterstützen.
 - Unternehmens- und RMV-Logo
 - Hochauflösende LED-Matrixanzeigen:
 - Liniennummer und Zielbeschilderung an allen Fahrzeugseiten
 - Darstellung von mindestens 64 Zeichen pro Anzeige mit Zielbeschilderungsinhalt
 - VDV DS021 als LED-Vollmatrix-Standard-Ansteuerung
 - Darstellung von Lauftexten am Fahrzeug für Zielbeschilderungen
 - Darstellung von Blocktexten am Fahrzeug für Zielbeschilderungen
 - Kennzeichnung von Einstiegstüren zu Rollstuhl- und Behindertensitzplätzen nach den aktuellen Vorgaben der VDV-Schrift 230 durch gut sichtbare Piktogramme
 - Außenbeleuchtung der Türen zur Ausleuchtung der Ein- und Ausstiegsbereiche
 - Taktile und visuell erkennbare Türöffnungstaster
 - Rufeinrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen an Außentüren
 - Ggf. Außenlautsprecher zur Ansage von Liniennummer und Richtung.
 - Werbung: keine übermäßige Beeinträchtigung der Erkennbarkeit des Verkehrsunternehmens und des Verkehrsverbunds an den Fahrzeugen. Hierfür dürfen die Fronten und Heckstoßstangen nur in Unternehmensfarben gestaltet sein. Zusätzlich müssen die Logos des Verkehrsbetriebs und des Verkehrsverbunds auf allen Fahrzeugseiten zu sehen sein.
Es dürfen maximal 50% aller Scheiben beklebt werden. Bei Ganzgestaltungen sollten großflächige Motive auf den Scheiben vorzugsweise im hinteren Bereich der Fahrzeuge befinden. Die Erkennbarkeit der Haltestellen sollte von möglichst vielen Plätzen im Innenraum gegeben sein.
 - Auszuschließen sind:
 - politische Werbung²²
 - religiöse Werbung²³
 - pornographische Werbung
 - gewaltverherrlichende Werbung
 - Werbung für Suchtmittel, wie Tabak und alkoholische Getränke sowie
 - Werbeinhalte für Verkehrsmittel außerhalb des Umweltverbunds, die

²² Auszuschließen sind einseitige parteipolitische Werbeinhalte. Inhalte, die dem Neutralitätsgebot der Stadtverwaltung genügen, sind zulässig

²³ Auszuschließen sind Werbeinhalte, die dem Neutralitätsgebot der Stadtverwaltung und ihrer nachgeordneten Gesellschaften widerspricht

zulasten des ÖPNV, oder des Umweltverbundes gehen

- **Sonderregelungen für flexible Bedienungsformen**
 - Die Mitnahme von (Elektro-) Rollstühlen und Elektromobilen ist entsprechend den Anforderungen an Busse auch in den eingesetzten Kleinbussen, Vans oder Pkw zu gewährleisten, auch im Kontext der Verfügbarkeit (Anmeldung des Erfordernisses über die Buchung).
 - Es wird eine fahrzeugseitige Lösung angestrebt, bei der entsprechend notwendige Lösungen (Hublift oder Rampen) berücksichtigt werden müssen. Bei Neuausschreibung von Systemen flexibler Bedienung ist bei Fahrzeugbeschaffung eine Entscheidung zu treffen, ob der Einstieg seitlich (Vorzugsvariante) oder über die Hecktüren erfolgen soll.
 - Flexible Bedienungsformen müssen unabhängig vom Fahrzeugeinsatz auch für Personen mit Sehbehinderung erkennbar sein

6.6. Servicequalität

Die Qualitätsvorgaben zur Servicequalität beinhalten vorrangig betriebliche Aspekte. Diese gelten für alle Verkehrsunternehmen und ggf. Subunternehmen, sofern nicht anders gekennzeichnet.

6.6.1. Fahrtenorganisation

Das mit der Durchführung der Stadtbusverkehre beauftragte Verkehrsunternehmen betreibt rund um die Uhr eine Leitstelle mit folgenden Aufgaben:

- Sicherung der Kommunikation mit dem Fahrpersonal und den Fahrgästen
- Durchführung und Steuerung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebs, Aufnahme von Unfällen und anderen Zwischenfällen
- Dispositive Eingriffe bei längeren Störungen, Organisation von Ersatzverkehren im Störfall innerhalb von 30 Minuten, soweit möglich
- Sicherstellung der Informationsqualität über die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen im Störfall
- Überwachung von Anschlüssen und Disposition von Anschlusssicherungen (zwischen SPNV und Busverkehr sowie innerhalb des Busverkehrs)
- Überwachung und Koordination des Einsatzes des Betriebspersonals
- Koordination bei Sonderveranstaltungen und damit verbundenen längeren oder kürzeren Störungen; Abstimmung mit relevanten Akteuren (u.a. Polizei, städtische Ämter, andere Verkehrsunternehmen)
- Betreuung von Personal und Fahrgästen bei schweren Unfällen und besonderen Situationen/Ereignissen

Es sind die Voraussetzungen zu treffen, dass Störungen unabhängig des Verkehrsunternehmens an zentralen Stellen kommuniziert werden (online, Haltestellenaushang, ggf. weitere Informationsmaterialien). Zur effizienten Durchführung von entsprechenden Organisations- und Informationsaufgaben in Störungsfällen ist – auch zur höheren Verlässlichkeit und Verständlichkeit aus Fahrgastsicht – ein möglichst standardisiertes Verfahren festzulegen, um eine kurzfristige Handlungsfähigkeit sicherzustellen.

Zusätzlich sind durch das mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs beauftragte Verkehrsunternehmen Fahrkartenprüfungen im Volumen von mindestens 10.000 Stunden pro Jahr zur Qualitätssicherung durchzuführen. Das dafür eingesetzte Personal ist vor Durchführung der Kontrollen entsprechend zu schulen.

Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist die bisherige Organisation der Leitstelle und der Störfallkommunikation zu evaluieren und vor dem Hintergrund des Ziels einer einheitlichen Vorgehensweise bedarfsgerecht zu optimieren.

6.6.2. Instandhaltung der Fahrzeuge

Das mit der Durchführung der Stadtbusverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden beauftragte Verkehrsunternehmen hat innerhalb der Stadt mindestens einen Betriebshof zu betreiben. Sofern einzelne Leistungen durch in benachbarten Städten oder Gemeinden ansässige Verkehrsunternehmen durchgeführt wird, ist kein gesonderter Betriebshof in der Landeshauptstadt Wiesbaden notwendig. Bau- und umweltrechtliche Vorschriften sind bei Errichtung und Erweiterung von Betriebsanlagen zu beachten. Sämtliche Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs sind außerhalb ihrer Einsatzzeiten auf dem Betriebsgelände oder mindestens auf abgezäunten Grundstücken sicher abzustellen.

Pflege- und Wartungsarbeiten sowie routinemäßige Reparaturen der Fahrzeuge im Stadtbusverkehr sind im Betriebshof durchzuführen. Auf diesem hat das Verkehrsunternehmen eine Werkstatt in angemessener Größe und mit adäquater Ausstattung zu betreiben, welche den gesetzlichen Vorschriften entspricht.

6.6.3. Sicherheit

Sowohl die tatsächliche als auch die subjektive Sicherheit soll durch eine übersichtliche Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen gestärkt werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei eine gute Einsehbarkeit sowie eine ausreichende Beleuchtung. Darüber hinaus sind bei Fahrzeug- und Infrastrukturgestaltung Aspekte der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen, z. B. durch eine ausreichende Breite von Haltestellenanlagen. Die Sicherheit insbesondere junger und älterer Fahrgäste kann durch die Bereitstellung von zusätzlichem Personal, z. B. in Form von Buslotsen oder Bushelfern an vielfrequenzierten Haltestellen sowie an Schulstandorten, gefördert werden.

Sofern die Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste als gefährdet angesehen werden muss, hat das Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu ergreifen. Dies

kann bspw. den Einsatz einer (erweiterten) Videoaufzeichnung in Fahrzeugen sowie an Haltestellen oder den Einsatz von Sicherheitspersonal zur Folge haben.

Eine deutliche Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens ist darüber hinaus mit einem ergänzenden betrieblichen Serviceangebot zu erzielen. So besteht die Möglichkeit, einen Taxiruf im Anschlussverkehr zu organisieren. Dieser umfasst die kostenlose Dienstleistung des Fahrpersonals, für den Fahrgast ein Taxi an einen gewünschten Zielort zu bestellen.

6.6.4. Sauberkeit

Um ein attraktives Erscheinungsbild zu gewährleisten und potenzielle Nutzungshemmnisse abzubauen, ist verstärkt auf die Sauberkeit von Fahrzeugen sowie Haltestellenbereichen zu achten. Für alle im Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge ist eine tägliche Reinigung durchzuführen. Bei groben Verschmutzungen ist darüber hinaus das betroffene Fahrzeug kurzfristig auszutauschen. Die Kontrolle der Sauberkeit während der Betriebszeiten erfolgt dabei durch das Fahrpersonal. Neben der Reinigung von Fahrzeugen ist auch durch präventive Maßnahmen dafür zu sorgen, dass Verschmutzungen oder Beschädigungen im Fahrzeuginneren vermieden werden. Mögliche Maßnahmen sind beispielsweise Informationskampagnen zu Vandalismus oder Verhaltensregeln in den Fahrzeugen.

Als Zugangspunkte zum ÖPNV haben Haltestellen eine besondere Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV – nicht nur für Fahrgäste. Die Sauberkeit von Haltestellen stellt damit einen bedeutenden Imagefaktor für den ÖPNV dar und ist durch verschiedene Maßnahmen sicherzustellen. Die Bereitstellung von Abfallbehältern als Standardausstattung jeder Haltestellenanlage beugt einer Verschmutzung vor, erzeugt jedoch auch einen Bedarf regelmäßiger Leerungen bzw. Reinigungen der Behälter. Darüber hinaus ist auch die Sauberkeit von Sitzmöglichkeiten und Wartehäuschen sowie die Lesbarkeit von Haltestellenaushängen zu gewährleisten. Vandalismusschäden sind, insbesondere bei Verletzungsgefahren, z. B. durch Glassplitter, kurzfristig zu beseitigen und defekte Bestandteile der Haltestellenausstattung auszutauschen. Eine Reinigung von Haltestellenanlagen ist regelmäßig durchzuführen. Das Reinigungsintervall kann sich dabei beispielsweise nach der Frequentierung der Haltestelle richten. Regelmäßige Kontrollen der Sauberkeit und Funktionsfähigkeit können durch Meldesysteme für Fahrgäste ergänzt werden, über die Verschmutzungen oder Schäden telefonisch oder online an das zuständige Verkehrsunternehmen gemeldet werden können.

6.6.5. Personal

Ein kompetentes und serviceorientiertes Handeln durch das Fahr- und Servicepersonal ist sicherzustellen. Dies ist zu gewährleisten durch:

- Beherrschen der deutschen Sprache durch das Fahr- und Servicepersonal. Wünschenswert sind zudem Grundkenntnisse in der englischen Sprache.
- Kenntnis der Bestimmungen der DF Bus durch das Fahrpersonal

- Erlangung der RMV-Zertifizierung als Mobilitätsberater - durch das Servicepersonal des Kundenbüros
- Regelmäßige Schulungen zu Kundenkontakt, Beschwerdemanagement und Service (Netz- und Tarifkenntnisse), außerdem Vermittlung von Anforderungen zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung sowie Sensibilisierung für andere Verkehrsarten und Anpassungen der Straßenverkehrsordnung

Das Fahrpersonal muss ein ordentliches und gepflegtes Erscheinungsbild aufweisen. Um ein einheitliches Erscheinungsbild sicherzustellen, haben alle fahrzeugführende Personen eine Dienstuniform zu tragen, die lange sowie bei entsprechenden Witterungsverhältnissen kurze Hosen, Röcke, Hemden, Blusen, Westen, Jackets und Jacken umfasst. Das Fahrpersonal von Subunternehmen ist angewiesen, gedeckte Kleidung zu tragen.

Die Entlohnung des Fahrpersonals muss insgesamt mindestens dem in Hessen für diese Leistungen in einem der einschlägigen und repräsentativen, mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehen Entgelt entsprechen, einschließlich der Aufwendungen für die Altersversorgung und der für entgeltrelevant erklärten Bestandteile dieser Tarifverträge [vgl. §8 Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12.07.2021 (GVBi. S. 338)].

6.6.6. Vertrieb

Es gelten die Tarifbestimmungen und Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des VMW in Verbindung mit dem RMV. Diese können auf den Webseiten des RMV und der ESWE Verkehr als mit dem Stadtbusverkehr beauftragten Verkehrsunternehmen eingesehen werden.

Das Tarifsystem ist im Sinne des Fahrgasts gemeinsam zwischen den beteiligten Verbänden VMW, RMV und RNN, die über die Tarifhoheit verfügen, und der Landeshauptstadt Wiesbaden abzustimmen. Zur Tarifentwicklung für Stadt-Umland-Verkehre sind Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis zur Entwicklung gemeinsamer Positionen empfehlenswert. Die Tarifstruktur soll für den Kunden verständlich, attraktiv und leicht handhabbar sein. Es ist ein kundenfreundliches Vertriebssystem nach den VDV-Standards analog wie digital zu gewährleisten, das lokale und überregionale Tarife umfasst. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass das Vertriebssystem auf die besonderen Anforderungen seh- und hörgeschädigter Personen angepasst wird, sodass Ticketkäufe an Automaten, im Fahrzeug und online vereinfacht werden.

Das mit den Leistungen des Stadtbusverkehrs beauftragte Verkehrsunternehmen muss eine barrierefreie Mobilitätszentrale sowie zwei durch eigenes Personal besetzte Vorverkaufsstellen am Hauptbahnhof und in der Innenstadt (Haltestellen Luisenplatz und Dern'sches Gelände bzw. in deren unmittelbarer Entfernung von maximal 3 Minuten Fußweg) zur Beratung, Information und zum Zeitkartenvorverkauf (inklusive Jahreskartenabonnement) betreiben. Neben dem klassischen ÖPNV sind auch Informationen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten in der Landeshauptstadt

Wiesbaden bereitzustellen. Der Betrieb der Mobilitätszentrale hat in der Zeit von Montag bis Samstag mit wöchentlichen Öffnungszeiten von mindestens 55 Stunden zu erfolgen.

Eine einheitliche Erreichbarkeit aller Vertriebsstellen ist aus Kundensicht wünschenswert. In diesem Zusammenhang gelten weiterhin die Vorgaben zur Bereitstellung von Vertriebswegen je Einwohnenden:

- Ortsbezirke < 3.000 Einwohnende: mindestens 1 Vertriebsweg
- Ortsbezirke < 6.000 Einwohnende: mindestens 2 Vertriebswege
- Ortsbezirke > 6.000 Einwohnende: 1 Vertriebsweg je 3.000 Einwohnende

Vertriebswege umfassen sowohl Fahrscheinautomaten als auch Vorverkaufsstellen in den jeweiligen Ortsbezirken. In letzteren sollte der Betrieb mindestens Montag bis Freitag erfolgen. Vor dem Hintergrund einer Weiterentwicklung des Fahrkartensortiments und der digitalen Vertriebskanäle sind die zukünftigen Öffnungszeiten zu überprüfen und ggf. anzupassen. Zur Beratung ist ausreichend Personal (Mindestbesetzung der Mobilitätszentrale zwei Personen) vorzuhalten. Der reine Fahrscheinverkauf und leichte Beratungsleistungen sollen auch weiterhin in geeigneten Einzelhandelsstandorten wie z. B. Kiosken in den Stadtteilen erfolgen. Um das Angebot in der Fläche, insbesondere in den Vorortstadtteilen sicherstellen zu können und zu erweitern, sind die heute installierten Fahrscheinautomaten in Zukunft als Selbstbedienungsterminals auszuführen, die im Unterschied zur aktuellen Generation von Fahrscheinautomaten in Idealfall das gesamte Spektrum städtischer Mobilitätsbelange beauskunften und organisieren lässt. Der Inhalt der Terminals ist deckungsgleich zu den aufbereiteten Inhalten im Netz und oder der Mobilitätszentrale.

Das mit dem Stadtbusverkehr in der Landeshauptstadt Wiesbaden beauftragte Verkehrsunternehmen hat zudem ein Fundbüro sowie eine Beschwerdeannahmestelle vorzuhalten. Beschwerden müssen unverzüglich bearbeitet werden. Auf jede Anfrage wird in bis zu drei Werktagen mindestens mit einer Eingangsbestätigung regiert. Es zählt der Versand. Die Korrespondenz soll primär digital erfolgen.

6.6.7. Information und Kommunikation

Die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information der regelmäßigen ÖPNV-Kundschaft sowie Gelegenheitsnutzenden ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV und die Kundenbindung. Hierzu müssen folgende Vorgaben erfüllt sein:

- Elektronische Abrufbarkeit der Fahrplantabellen und Liniennetzpläne (auch über die Internetseite des RMV)
- Übersichtliche, kontrastreiche und für möglichst viele Personengruppen zugängliche Informationen zu Fahrplan, Liniennetz, Beförderungstarif und -bedingungen. Die Informationen sind in ihrer Struktur und Gestaltung nach einem einheitlichen Corporate Design zu gestalten.
- Telefonische Erreichbarkeit über eine Servicenummer (Kundenzentrum/Leitstelle). Wenn das Kundenzentrum oder die Leitstelle nicht besetzt sind, ist eine Rufumleitung auf das

Servicetelefon des RMV sicherzustellen und eine durchgehende Erreichbarkeit zu gewährleisten

- Flexible Bedienungsformen sind insbesondere app- und webbasiert zu buchen. Die Buchungsmöglichkeiten sind für alle Nutzendengruppen intuitiv und einfach umzusetzen. Bei Neueinführung kann eine telefonische Buchbarkeit ebenfalls angeboten und innerhalb von drei Jahren hinsichtlich der Nutzung evaluiert werden.
- Vertrieb und elektronische Bereitstellung von Fahrplanheften, Liniennetzplänen, Tarifbrochüren, mindestens Linienfahrpläne und Liniennetzplan als Faltplan sollen auch als Print-Medien angeboten werden
- Echtzeitdatenbereitstellung für dynamische Fahrgastinformationssysteme
- Bereitstellung von elektronischen Fahrplandaten für die verbundweite Fahrplanauskunft des RMV über die RMV-Datendrehscheibe
- Bereitstellung von allen verfügbaren Informationen über weiterführende Fahrtmöglichkeiten und Anschlüsse im ÖPNV, die die Grenzen Wiesbadens überschreiten, z. B. Integration regionaler Angebote sowie grenzüberschreitende Linien des Stadtbus Mainz in den Liniennetzplan, Informationen zu regionalen Busangeboten an den Haltestellen
- Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen:
 - Aktuelle Übersicht der barrierefreien Haltestellen als Teil des Liniennetzplans, aktuell abrufbar auf www.eswe-verkehr.de/barrierefrei/animation.html
 - Informationen über barrierefreie Attribute mit Pflege des Haltestellen-Management-Systems des RMV in Verbindung zur BAIM-Auskunft des RMV
- Corporate Design mit Wiedererkennungswert des Wiesbadener Nahverkehrs (die betriebliche Verantwortung des betreibenden Verkehrsunternehmens der Linien des Stadtgebiets und die Zugehörigkeit zum RMV muss aus dem Layout eindeutig und einheitlich hervorgehen)
- Sicherstellung einer frühzeitigen Information der Fahrgäste über Sondersituationen (z. B. geplante sowie nicht vorhersehbare Verzögerungen im Betriebsablauf, Fahrtausfälle in größerem Umfang, baustellenbedingte Verlegung von Linien und Haltestellen) über Info-Flyer, Presse, Radio und weitere elektronische Medien, insb. der heute existierenden „ESWE-Ticket-App“ und RMVgo-App
- Das mit der Erbringung des Stadtbusverkehrs beauftragte Verkehrsunternehmen unterhält eine barrierefreie Website, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Auf der Website sollen, alle betriebswichtigen Informationen enthalten sein. Hierzu gehören grundsätzliche Informationen (Fahrpläne, Fahrzeuge, barrierefreie Haltestellen) als auch aktuelle Informationen (Störungen, optional: Auslastungen)
- Informationen sind grundsätzlich über das Zwei-Sinne-Prinzip anzubieten, dazu gehören neben den visuellen auch auditive Angebote. Dies betrifft Informationen in den Fahrzeugen (über Ansagen und Bildschirme), an den Haltestellen (über Dynamische

Fahrgastinformationssysteme mit Vorlesefunktion und/oder Apps auf privaten internetfähigen Endgeräten) sowie allgemeine Informationen (Websites). Insbesondere im ländlichen Raum sind durch Stadt und Kreis Mängel in der Netzabdeckung durch Mobilfunk zu identifizieren und anzustreben, diese zu beseitigen. Dies liegt nicht im Handlungsbereich der Verkehrsunternehmen.

- An Haltestellen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Aushangfläche die folgenden Printmedien vorzusehen:
 - Fahrplandarstellung je Linie
 - Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
 - Liniennetzplan (topografisch und schematisch)
 - Umgebungsplan
- Die Fahrplandarstellung je Linie ist möglichst übersichtlich unter der Angabe der folgenden Informationen zu gestalten, hierbei sind die Gestaltungsrichtlinien des RMV zu berücksichtigen:
 - Überschrift mit Liniennummer, Anfangs- und Endhaltestelle
 - Linienlauf anhand einer Perlschnurdarstellung mit möglichst allen Haltestellen
 - Fahrplantabelle mit Vollzeitdarstellung der Abfahrtszeiten
 - Kennzeichnung von Fahrplananschlüssen
- Bei Haltestellen können Informationen unter Berücksichtigung des PBefG auch als QR-Code angebracht werden, der in einer für Rollstuhlfahrer einsehbaren Höhe anzubringen ist. Für sehbehinderte Fahrgäste sind Lösungen via Standortortung anzustreben.

6.7. Qualitätsmanagement

Die Qualität des ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden wird von dem mit dem Stadtbusverkehr beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Qualitätsmanagements erhoben. Diese Qualitätsmessung wird durch die Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) Wiesbaden koordiniert. Die LNO erhält dazu jährlich durch das erhebende Verkehrsunternehmen einen Jahresbericht bis Ende April des darauffolgenden Jahres. Die Grundlage für die Qualitätserhebung ist die vom technischen Komitee CEN/TC 320 (Transport, Logistik, Dienstleistungen) erstellte europäische Norm DIN EN 13816: 2002, ergänzt um die Norm DIN EN 15140: 2006. Hierzu werden die folgenden drei Verfahren beschrieben:

- Direkte Leistungsmessung: Bewertung der Qualität nach festgelegten Kriterien und Grenzwerten; objektive Auswertung in Form eines Abgleichs der erbrachten Leistung mit der angestrebten Qualität
- Messungen über Testpersonen: Bewertung gemäß strikter Verfahrensvorgaben; weitestgehend objektive Auswertung in Form eines Abgleichs der erbrachten Leistung mit der

angestrebten Qualität

- Befragungen zur Messung der Kundenzufriedenheit: Differenzierung zwischen wahrgenommener und erwarteter Leistung; subjektive Ergebnisse in Abhängigkeit des individuellen Qualitätsanspruchs; Ermittlung der Qualitätserfordernisse und der Qualitätswahrnehmung als bedeutende Grundlage für den Erhalt bestehender und die Gewinnung neuer Fahrgäste.

Tabelle 21 zeigt die möglichen zu erhebenden Merkmale je Methode.

Tabelle 21: Verfahren zum Qualitätsmanagement in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Messung der Leistung (Angestrebte und erbrachte Qualität)		Messung der Zufriedenheit (Wahrgenommene und erwartete Qualität)
Direkte Leistungsmessung (Direct-Performance-Measures)	Messung über Testpersonen (Mystery-Shopping-Surveys)	Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer-Satisfaction-Surveys)
	Personal	Personal
Fahrtausfall-Quote		Zuverlässigkeit /
Pünktlichkeit: Vollerhebung		Pünktlichkeit
Anschlüsse		Anschlüsse
	Fahrzeuge	Fahrzeuge
	Haltstellen	Haltstellen
	Information	Information
		Taktangebot/Platzangebot

Quelle: Planersocietät

Neben der nachträglichen Evaluation der angebotenen Qualität ist auch ein fortlaufendes Monitoring der Leistungserbringung im ÖPNV durchzuführen. Dies gilt insbesondere für solche Angebote, deren Verfügbarkeit maßgeblich für die Mobilität und Erreichbarkeit der Fahrgäste ist. Dies umfasst insbesondere die Erfüllung von Buchungsanfragen und Anschlusssicherung im Bedarfsverkehr sowie die Sicherung der Funktionsfähigkeit des ÖPNV-Systems bei störungsbedingten Umleitungen. Bei Qualitätsmängeln ist eine kurzfristige Handlungsfähigkeit, z. B. mit der Umsetzung von Alternativkonzepten sicherzustellen.

Die LNO Wiesbaden erarbeitet in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem erhebenden Verkehrsunternehmen einen Rahmen für die zukünftigen Qualitätsmessungen. Teil dieses Rahmens sind die zu erhebenden Qualitätsmerkmale, die Methode und die jeweiligen Zielvorgaben. Ziel ist eine statistisch fundierte Grundlage, welche einen Vergleich der Leistung mit der Zufriedenheit ermöglicht. Bei Nichterreichung der Zielwerte ist ein Maßnahmenkatalog zu erarbeiten und umzusetzen.

7. Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden

Die umfassende Neukonzeption des Wiesbadener ÖPNV als Ziel dieses Nahverkehrsplans stellt besonders hohe Anforderungen an den Erarbeitungsprozess des Zielkonzepts 2030 für die hessische Landeshauptstadt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist ein systematisiertes und einheitliches Vorgehen für das gesamte Stadtgebiet von besonderer Bedeutung.

Im Rahmen der Angebotskonzeption wird aufbauend auf den Daten der mikroskopischen Mobilitätssimulation ein Achsenkonzept erstellt, welches Start- und Zielorte ebenso wie verschiedene Verkehrsrelationen hinsichtlich ihrer Netzbedeutung hierarchisiert. In Kombination mit dem Anforderungsprofil erfolgt somit eine räumliche Zuordnung der formulierten Qualitätsstandards. Das Achsenkonzept bildet die Grundlage für das entwickelte ÖPNV-Angebot im Zielnetz. So werden die mit dem Achsenkonzept verbundenen Bedienungs- und Verbindungsstandards in einzelne Linien überführt, die hinsichtlich der Netzhierarchie auf den definierten Achsen bestimmten Produktkategorien zugeordnet werden können. Im Ergebnis entsteht ein vollständiges und den kombinierten Anforderungen aus den konzeptionellen Qualitätsstandards und den räumlichen Zielaussagen entsprechendes Liniennetz, welches eine grundlegende Neuausrichtung des Wiesbadener ÖPNV ermöglicht.

Abbildung 81: Entwicklungsprozess für das Zielnetz 2030



Quelle: Planersocietät

7.1. Achsenkonzept

Das Achsenkonzept der Landeshauptstadt Wiesbaden bildet die zentrale Grundlage für das Linienkonzept zum Zielnetz 2030. Zu dessen Erstellung erfolgt eine Definition von Knoten im Wiesbadener Stadtgebiet und im Umland sowie Achsen, die diese Knoten miteinander verbinden. Als Ergebnis entsteht ein Wunschliniennetz, welches anschließend an die realen räumlichen und

infrastrukturellen Rahmenbedingungen angepasst und auf das Wiesbadener Straßennetz umgelegt wird. Im Folgenden werden das Vorgehen und die Ergebnisse dieser Methodik dargestellt.

Definition von Netzknoten

Anhand der Anzahl der dort beginnenden und endenden Wege in der Mobilitätssimulation wird den Stadtteilen, Siedlungsschwerpunkten und weiteren Zielorten im Stadtgebiet eine spezifische Hierarchiestufe zugeordnet, die die Bedeutung des Knotens für den innerstädtischen und die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr widerspiegelt. Eine besondere Bedeutung kommt dabei auch solchen Orten zu, die als Umsteigeorte und Verknüpfungspunkte dienen, darunter insbesondere Haltepunkte des SPNV. Insgesamt wird zwischen drei Stufen von Netzknoten unterschieden:

- Hauptknoten: Siedlungsbereiche mit einem hohen Anteil startender und endender Wege (> 5.000 Wege) bzw. zentrale Mobilitätsknoten mit Übergang zum Fernverkehr (Wiesbaden Hbf, Mainz Hbf)
- Nebenknoten: Siedlungsbereiche mit einem mittleren Anteil startender und endender Wege (> 1.000 Wege) bzw. zentrale Mobilitätsknoten mit Übergang zum SPNV
- Ergänzungsknoten: Siedlungsbereiche mit einem geringen Anteil startender und endender Wege (< 1.000 Wege) sowie weiterer Ziele im Stadtgebiet (z. B. Platte, Fasanerie)

Die Netzknoten werden auf Stadtteilebene definiert, sodass die startenden und endenden Wege auf Stadtteilebene gemeinsam betrachtet werden. Die Knoten werden dabei zentralen Orten im Stadtteil bzw. bedeutenden Haltestellen im Bestandsnetz zugeordnet (zum Beispiel Sonnenberg, Hofgartenplatz oder Erbenheim, Egerstraße). Für die Linienkonzeption geben die Netzknoten damit zentrale Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Angebots vor, an denen Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien und ggf. Flächenverkehren entstehen.

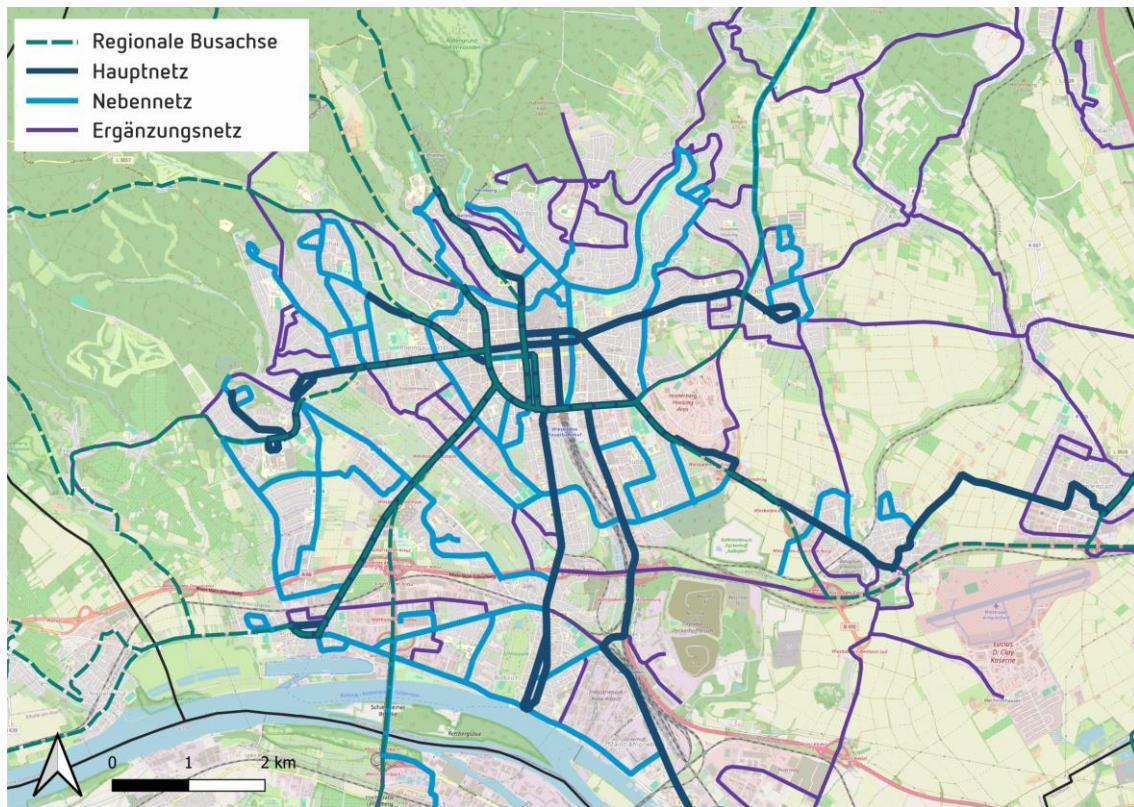
Definition von Achsen

Auf Basis der relationsbezogenen Nachfragedaten aus Mobilitätssimulation wird deutlich, auf welchen Relationen zwischen den definierten Netzknoten welche Verkehrsnachfrage besteht. Analog zur Bestimmung der Netzknoten können damit auch Achsen definiert und hierarchisiert werden. Anhand der Hierarchiestufe der Achsen lässt sich ableiten, welche Netzbedeutung den Achsen zuzuordnen ist. Die Bedeutung der Achsen stimmt dabei nicht in jedem Fall mit den durch sie verbundenen Netzknoten überein, sondern richtet sich vielmehr nach der tatsächlichen Verkehrsnachfrage. Analog zu den Netzknoten wird zwischen drei Achsenkategorien unterschieden:

- Hauptachsen: Verkehrsrelationen von höchster Bedeutung (> 5.000 Wege)
- Nebenachsen: Verkehrsrelationen von mittlerer Bedeutung (> 1.000 Wege) sowie Achsen zu SPNV-Haltepunkten mit übergeordneter Bedeutung (Wiesbaden-Biebrich, Eppstein-Bremthal, Hochheim am Main)
- Ergänzungachsen: Verkehrsrelationen von geringer Bedeutung (< 1.000 Wege) sowie Achsen zu weiteren Zielorten im Stadtgebiet (Arbeitsplatzschwerpunkte, Freizeitziele)

Die Ermittlung der Hierarchiestufe verschiedener Achsen erfolgt dabei auch durch die Zusammenfassung verschiedener Einzelrelationen, deren Achsen übereinanderliegen. So werden

Abbildung 83: Umgelegtes Achsennetz für die Wiesbadener Kernstadt



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap

Das auf das Straßennetz umgelegte Achsenkonzept bildet die Grundlage der zukünftigen Linienführungen in der Landeshauptstadt Wiesbaden. Den im Umlegungsprozess ausgewählten Strecken wird auf Grundlage ihrer Hierarchiestufe ein bestimmtes ÖPNV-Bediensangebot zugewiesen, welches Anzahl und Takt der auf der Strecke verkehrenden Linien vorgibt. Für die Landeshauptstadt bestehen folgende drei Hierarchiestufen von umgelegten Netzachsen:

- Hauptnetz: Stärkste ÖPNV-Achsen mit vorwiegender Verbindungsfunktion, unter anderem für Premiumprodukte (Expressbus, Metrobus), besonders umfassender Bedienungszeitraum und sehr dichtes Taktangebot
- Nebennetz: Bedeutende ÖPNV-Achsen mit ausgeglichener Verbindungs- und Erschließungsfunktion, ausgedehnter Bedienungszeitraum und dichtes Taktangebot
- Ergänzungsnetz: Untergeordnete ÖPNV-Achsen mit vorwiegender Erschließungsfunktion, regelmäßiges Taktangebot und Erreichbarkeitssicherung in Tagesrandlagen

7.2. Linienkonzept

Das Linienkonzept bildet die Grundlage des zukünftigen Wiesbadener ÖPNV. Dabei wird im Rahmen des Zielkonzepts 2030 aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie der Qualitätsvorgaben aus dem Anforderungsprofil eine vollständige Neukonzeption des Stadtbusverkehrs durchgeführt. Die Rahmen des Linienkonzepts entwickelten Linien und Linienverläufe setzen sich

in Form des Zielnetzes zu einem Gesamtsystem zusammen, dass durch die Inhalte des On-Demand-Konzepts sowie des Infrastrukturkonzepts vervollständigt wird. In diesem Kapitel wird das Linienkonzept in Wiesbaden beschrieben. Grenzüberschreitende Verbindungen unterliegen dem Vorbehalt der Nahverkehrsplanungen der umliegenden Aufgabenträger. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang eine Abstimmung der Inhalte dieses Nahverkehrsplans mit dem in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Mainz.

7.2.1. Produktkategorien

Um den Wiesbadener ÖPNV zukunftsfähig zu gestalten, ist es bedeutsam, durch unterschiedliche Produkttypen mit differenzierten Aufgaben in der Verbindung und Erschließung des Stadtraums die Effizienz des Gesamtsystems zu verbessern. Eine stärkere Linienhierarchisierung trägt dabei auch maßgeblich zum Verständnis des Gesamtnetzes aus Sicht des Fahrgasts bei. Die Produkte des regionalen Busverkehrs werden dabei durch die Systematik des RMV bestimmt. Zur Differenzierung des ÖPNV-Angebots werden in Wiesbaden drei Ebenen des städtischen Busnetzes entwickelt, die sich in der Ausgestaltung des Angebots maßgeblich unterscheiden.

Tabelle 22: Produkte im Wiesbadener ÖPNV

Produkt	Beschreibung
Regional-Express/ Regionalbahn/ S-Bahn	Schnelle Verbindungen im Schienenverkehr zwischen Wiesbaden und umliegenden Städten und Regionen RE-Linien als schnelle Verbindungen mit wenigen Zwischenhalten RB-Linien zur Erschließung in der Fläche mit allen Zwischenhalten und teilweise weiter als schnelle Verbindung mit wenig Zwischenhalten im Bereich des S-Bahnnetzes S-Bahn Rhein-Main als leistungsfähiges Angebot in dichtem Takt zur Anbindung Wiesbadens an den Großraum Frankfurt und den Flughafen
Expressbus (X-Bus)	Schnelle Verbindungen zwischen innerstädtischen Zielen in Wiesbaden sowie zentralen Orten im Umland Halt nur an einer reduzierten Anzahl von Haltestellen (Zentren, SPNV-Stationen, wichtige Knoten) in Stadt und Umland
Regionalbus/ Lokalbus	Anbindung von Umlandgemeinden an die Landeshauptstadt Wiesbaden Direkte Linienführung zum Wiesbadener Hauptbahnhof unter Auslassen von Halten Abstimmung von Linienachsen auf das Angebot im städtischen Verkehr
Metrobus	Direkte und leistungsfähige radiale Verbindung zwischen zentralen Zielen im Stadtgebiet Wiesbadens Halt an allen Haltestellen auf direkter Linienführung Hohe Kapazität durch dichte Takte und große Fahrzeuge
Sprinterbus	Beschleunigte Stadtbuslinien in die Außenbezirke mit kombinierter Erschließungs- und Verbindungsfunktion

Produkt	Beschreibung
	Auslassen von Halten und Nutzung von Schnellstraßen zur Linienbeschleunigung
Stadtbus	Radiale und tangenziale Verbindungen zwischen Siedlungsgebieten in regelmäßigem Takt Übernahme von Erschließungsaufgaben in den Ortsbezirken, Bedienung unterschiedlicher innerstädtischer Bereiche
Quartiersbus	Feinerschließung von vorwiegend innenstadtfernen Siedlungsräumen Verknüpfung benachbarter Siedlungsbereiche ohne Stadtbusverbindung Anschluss an Stadt- und Metrobus an Verknüpfungshaltestellen Einsatz von Kleinfahrzeugen Umsetzung als Bedarfsverkehr auf nachfrageschwachen Relationen
Nachtbus	Nachtangebot am Wochenende auf den bedeutendsten innerstädtischen Relationen Feste Linienwege und Haltestellen Verknüpfung mit SPNV am Wiesbadener Hauptbahnhof Orientierung am Metrobusnetz mit Aufnahme einzelner Relationen des Stadt- und Sprinterbusverkehrs
Nachtshuttle	Tägliches Bedarfsangebot zu Nachtzeiten Start- und Zielpunkte in der Innenstadt, am Hauptbahnhof und an den Bahnhöfen Wiesbaden-Ost bzw. Gustavsburg Korridorbetrieb in alle Ortsbezirke nach einem Grobfahrplan zur Anbindung der Nacht-S-Bahn Einsatz von Kleinfahrzeugen

Quelle: Planersocietät

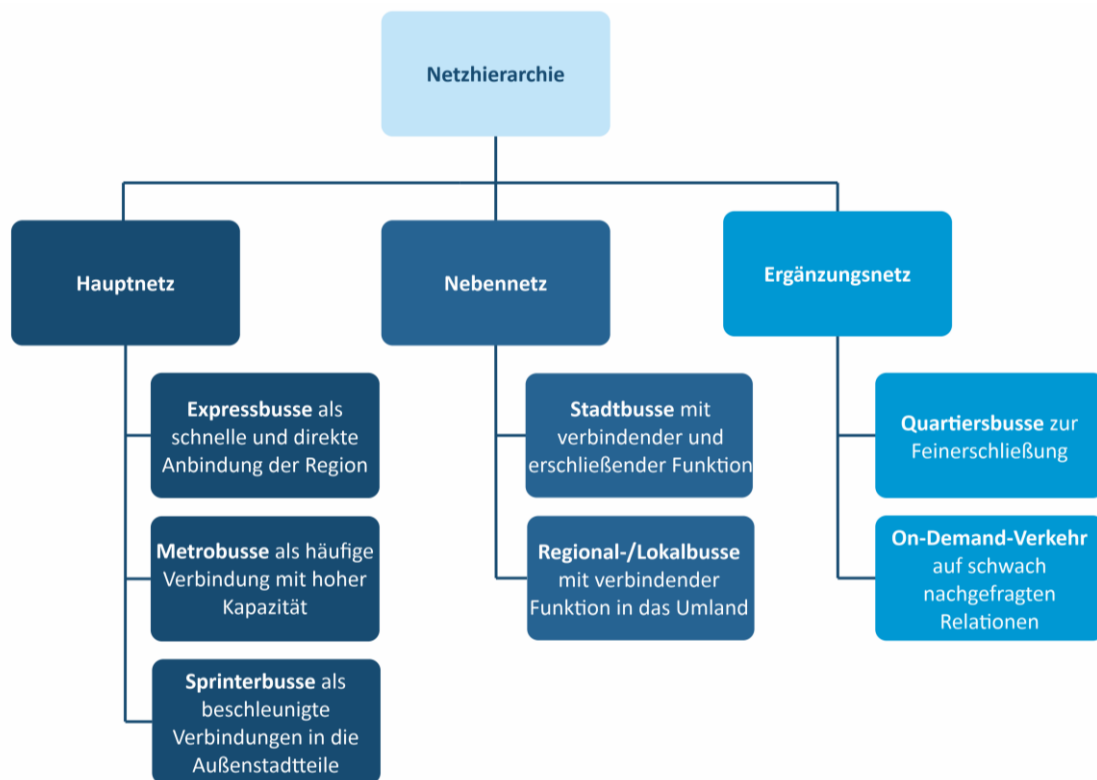
Der Metrobus steht zukünftig im Zentrum des Wiesbadener ÖPNV. Dieses Produkt zeichnet sich insbesondere durch dichte Taktfrequenzen und eine hohe Kapazität aus, die dem Fahrgastaufkommen auf den wichtigsten Achsen im Stadtgebiet gerecht werden. Mit seinen Eigenschaften ist der Metrobus als Ersatz für ein schienengebundenes ÖPNV-System, wie es in Städten vergleichbarer Größe in der Regel besteht. Um eine stärkere Differenzierung des Angebots auf den Hauptachsen zu ermöglichen, wird der Takt im Metrobusnetz auf 15 Minuten ausgelegt, sodass durch die Überlagerung von Linien sowohl eine Taktfrequenz von 7,5 Minuten als auch von 5 Minuten erreicht werden kann. Der Metrobus erfüllt dabei die höchsten Anforderungen hinsichtlich Fahrgastkomfort und Reisezeit, sodass ein möglichst hochwertiges ÖPNV-Produkt erreicht wird. Auf den nachfragestärksten Ästen kommen perspektivisch im Zielnetz Doppelgelenkbusse zum Einsatz, um das entstehende Fahrgastaufkommen abzuwickeln und dabei ausreichende Fahrzeugkapazitäten bereitzustellen.

Der Stadtbus wird als Produkt entscheidend weiterentwickelt und vorwiegend auf Verbindungen außerhalb der Hauptrelationen konzentriert. Von besonderer Bedeutung sind dabei tangenziale Verbindungen, die die Verknüpfung der Stadtteile miteinander sicherstellen, ohne dass Umstiege, Umwege über die Innenstadt oder Fahrten über stark belastete Hauptachsen in Kauf genommen

werden müssen. Eine weitere Aufgabe des Stadtbusses ist die Verdichtung des ÖPNV-Netzes in der Innenstadt und in verdichteten Stadtteilen. Auch hier verkehren Stadtbusse vorwiegend außerhalb der zentralen Achsen, um Siedlungsbereiche abseits des Metrobusnetzes an die Innenstadt anzubinden. Bei Fahrweg über die Hauptachsen verdichten sie das Angebot des Metrobusnetzes. Aufgrund der Kapazitätsgrenzen des Verkehrssystems Bus ist ein Parallelverkehr notwendig, da das Fassungsvermögen der Metrobusfahrzeuge (auch Doppelgelenkbusse) nicht ausreichend ist und ein Brechen der Stadtbuslinien an den Haltestellen des Metrobusses nicht hinreichend attraktiv ist. Stadtbuslinien verkehren im 30-Minuten-Takt, wobei auf vielen Abschnitten die Ergänzung einer Hauptlinie (9-20) mit einer Ergänzungslinie (21-30) zu einem 15-Minuten-Takt erfolgt. Hauptlinien verkehren ganztägig im 30-Minuten-Takt, während Ergänzungslinien auf den wichtigsten Stadtbusachsen ein zusätzliches Fahrtenangebot in der HVZ und NVZ bereitstellen. Mit dem Angebot beschleunigter Stadtbuslinien (Sprinterbus) wird insbesondere die Erschließung der Außenstadtteile sowie deren Verbindung in die Wiesbadener Innenstadt gestärkt. Die Linien verkehren dabei auf einem beschleunigtem Linienweg, z. B. durch das Auslassen von Halten oder durch die Nutzung von Autobahnen und Schnellstraßen. Somit kann die Reisezeit in die Innenstadt reduziert und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.

Der Quartiersbus ermöglicht mit Minibussen/Vans kleinräumige Verbindungen auf schwach nachgefragten Relationen zwischen benachbarten Stadtteilen und Siedlungsbereichen oder entlang von Abschnitten, die durch klassische Busse nicht befahrbar sind. Dies betrifft einerseits die Quartiere im Wiesbadener Norden, die durch die Stadtbuslinien nicht ausreichend miteinander verknüpft werden können, und andererseits die Stadtteile im Wiesbadener Osten, für die aufgrund geringer Fahrgastpotenziale ebenfalls keine ausreichende Verknüpfung durch das Stadtbusnetz sichergestellt werden kann. Die Ausgestaltung des Quartiersbus-Angebots umfasst dabei je nach Siedlungsdichte und Erschließungsaufgabe sowohl Linienverkehre als auch Flächen- und Korridorbetriebe, die als Bedarfsverkehre betrieben werden. An zentralen Haltestellen besteht Anschluss an den Stadt- und Metrobus sowie in einzelnen Fällen auch an regionale Bus- oder Schienenverkehrsangebote. Der Nachtverkehr wird in Kapitel 7.4 gesondert behandelt. Für diesen ist die Ergänzung von Linienangeboten einerseits und Flächenangeboten als Bedarfsverkehre andererseits vorgesehen.

Abbildung 84: Produktkategorien und ihre Funktionen für die Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät

Hierarchisierung der Bedienung von Haltestellen auf den städtischen Hauptachsen

Auf den zentralen radialen Achsen in der Landeshauptstadt Wiesbaden verkehren somit verschiedene ÖPNV-Produkte, die unterschiedliche Netzfunktionen übernehmen. Um die jeweilige Funktion der einzelnen Produkte zu unterstützen, wird eine unterschiedliche Haltepolitik verfolgt, die eine Beschleunigung von Sprinter-, Regional- und Expressbussen zum Ziel hat. Im Rahmen des Infrastrukturkonzepts erfolgt daher eine Hierarchisierung der Bedienung von Haltestellen nach ihrer Netzbedeutung.

Abbildung 85: Haltepolitik geplanter Linienverkehre

Kriterium X = hält nicht ✓ = hält	Express- bus	Regional-/ Lokalbus	Sprinter- bus	Stadtbus Metrobus
< 1.000 Ein-/Aussteiger je Werktag (gesamt)	X	X	X	✓
≥ 1.000 Ein-/Aussteiger je Werktag (gesamt)	X	✓	✓	✓
≥ 1.500 Ein-/Aussteiger je Werktag (gesamt)	✓	✓	✓	✓
Umsteigehaltestelle zum SPNV	✓	✓	✓	✓
Umsteigehaltestelle zum Stadt- und Metro- bus	X	✓	✓	✓
Haltestelle mit Park & Ride-Angebot	✓	✓	✓	✓

Quelle: Planersocietät

Die Hierarchisierung der Bedienung von Haltestellen erfolgt lediglich auf solchen Achsen des Wiesbadener ÖPNV-Netzes, auf denen aufgrund der Vielzahl verkehrender Linien auch eine der erwarteten Nachfrage entsprechende Bedienung der niedrig hierarchisierten Haltestellen sichergestellt werden kann. In der Regel handelt es sich bei den betreffenden Netzabschnitten um Metrobusäste. Konkret erfolgt die Haltestellenkategorisierung auf den folgenden Netzabschnitten:

- Platter Straße, zwischen Michelsberg und Nordfriedhof
- Dotzheimer Straße, zwischen 1. Ring und Dotzheim-Mitte
- Schiersteiner Straße, zwischen 1. Ring und Zeilstraße
- Biebricher Allee, zwischen Hauptbahnhof und Tannhäuserstraße
- Frankfurter/Berliner Straße, zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Siegfriedring
- Bierstadter Straße / Bierstadter Höhe, zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Zieglerstraße

7.2.2. Linienbezeichnungen und Farbkonzept

Linienbezeichnungen können entscheidend zu einem verständlichen und übersichtlichen ÖPNV-Angebot beitragen. Obgleich keine einheitlichen Standards zur Bezeichnung von ÖPNV-Linien vorliegen, haben sich in der Vergangenheit verschiedene Systematiken etabliert. Eine Gemeinsamkeit zahlreicher Bezeichnungssystematiken ist die Unterscheidbarkeit verschiedener ÖPNV-Produktkategorien anhand der ihr zugeordneten Liniennummern. Innerhalb Wiesbadens ist eine solche Systematik bislang nicht eindeutig erkennbar, vorgegeben ist lediglich das Liniennummernfeld 1-49, während in der benachbarten Landeshauptstadt Mainz die Nummern 50-99 Verwendung finden. Im Rahmen des Zielkonzepts 2030 ergibt sich für den ÖPNV in der Stadt Wiesbaden die Gelegenheit, eine einheitliche und aussagekräftige Strukturierung der Linienbezeichnungen zu entwickeln. Bei der Nutzung ein- und zweistelliger Linienbezeichnungen im städtischen Nahverkehr hat sich in zahlreichen Großstädten eine eigene Systematik zur Bezeichnung ergeben, die sich in der Regel aus einer räumlichen Zuordnung und einer Produktzuordnung der Linie zusammensetzen kann. In vielen Fällen sind die Zuordnungen jeweils einer der beiden Ziffern der Linienbezeichnung zu entnehmen.

Sofern anhand der Liniennummer eine Produktzuordnung erfolgt, ist diese in der Regel der ersten Ziffer zu entnehmen (z. B. Schnell- und Metrobusnetz der Stadt Hamburg). Dabei weisen Linien mit niedrigerer Liniennummer oftmals eine höhere Netzwirkung auf als Linien mit einer höheren Liniennummer. Insbesondere bei der Existenz von Stadtbahn- und Straßenbahnsystemen ist die Nutzung dieses Prinzips verbreitet (z. B. Frankfurt, München, Freiburg im Breisgau). Bei einer räumlichen Aufteilung des verfügbaren Nummernspektrums, wie sie in Wiesbaden und Mainz erfolgt, ist die Nummerierung entsprechend dem verfügbaren Spektrum anzupassen.

Für einzelne Produktkategorien mit besonderer Bedeutung für das Linienangebot ist auch die Voranstellung eines der Produktkategorie zugeordneten Buchstabens verbreitet, z. B. ein „X“ für Expressbus (z. B. RMV, Berlin, Stuttgart), die Abkürzungen „S“ und „SB“ für Schnellbusse (z. B. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Nahverkehr Westfalen-Lippe) sowie „M“ für Metrobuslinien (z. B. Berlin, Frankfurt, Osnabrück). Eine Anwendung vorangestellter Buchstaben empfiehlt sich beispielsweise

in solchen Fällen, in denen sich ein ÖPNV-Produkt durch seinen Takt, seine Geschwindigkeit oder seine Verbindungsfunktion deutlich von anderen Produkten im Gesamtangebot unterscheidet. Die ausschließliche Verwendung von Buchstaben bzw. Zahlen wird nur für vollständig eigenständige Systemtypen empfohlen (z. B. straßengebundenes vs. schienengebundenes System). Derartige Ansätze finden sich beispielsweise zur Unterscheidung von Bus- und Straßenbahnlinien in Darmstadt oder in verschiedenen französischen ÖPNV-Systemen.

Die räumliche Zuordnung in der Linienbezeichnung ist ebenfalls ein verbreiteter Ansatz zur Systematisierung von Linienbezeichnungen, insbesondere im Busverkehr. Die räumliche Zuordnung beschreibt dabei entweder, welche Stadtteile und Stadtbezirke durch die Linie bedient werden (insbesondere in großen Großstädten, z. B. Stuttgart, Wien, Bremen) oder welcher Linienachse eine Linie zuzuordnen ist (z. B. Aachen, Braunschweig, Koblenz). Diese Form der räumlichen Zuordnung erleichtert ebenfalls die Orientierung im Netz für den Fahrgast und trägt zu einer verbesserten Verständlichkeit des Netzes bei. Bei der Bezeichnung auf Basis der befahrenen Stadtgebiete erfolgt die Zuordnung in der Regel über die erste Ziffer, bzw. bei dreistelligen Liniennummern über die zweite Ziffer, während gemeinsame Takt- und Linienachsen in der Regel durch die letzte Ziffer angezeigt. In weiteren Städten wird der achsenbezogene Zusammenhang zwischen Linien durch die Nutzung aufeinanderfolgender Liniennummern verdeutlicht (z. B. Mainz, Nürnberg, Bonn). Dies erscheint vor allem dann sinnvoll, wenn die betroffenen Linien derselben Hierarchiestufe und Produktkategorie angehören.

Für die Landeshauptstadt Wiesbaden wird eine Kombination beider Ansätze zur Linienbezeichnung angestrebt, um die Nachvollziehbarkeit des Angebots zu optimieren. Bei zweistelligen Nummernbezeichnungen gibt die erste Ziffer die Produktkategorie an, während die zweite Ziffer ggf. eine achsenbezogene Zuordnung der Linie ermöglicht. Bei Metrobuslinien ersetzt ein vorangestelltes „M“ die erste Ziffer und ermöglicht somit ebenfalls eine Produktzuordnung. Im Stadtbusnetz ist eine Hierarchisierung in Haupt- und Ergänzungslinien anhand der ersten Ziffer möglich. Während die 10er-Linien dabei ganztägig verkehren, verstärken die 20er-Linien das Angebot gezielt in den Haupt- und Normalverkehrszeiten. Die 30er-Linien orientieren sich in ihrer Funktion am Bestand und werden vorwiegend für kleinräumige Erschließungslinien vorgesehen. Gleiches gilt für die 40er-Linien, die ähnlich zu ihrer bisherigen Funktion als schnelle Verbindungen mit städtischem Schnellbus-Charakter dienen. Insgesamt ergeben sich die Nummernbereiche 1-8 für den Metrobus, 9 bis 20 für das Stadtbus-Hauptnetz, 21-30 für das Stadtbus-Nebennetz, 31-39 für den Quartiersbus und 40 bis 49 für das Stadtbus-Sprinternternetz.

Tabelle 23: Linienbezeichnungen nach Produktkategorie

Bezeichnungen	Produktgruppe	Abweichungen
MX	Metrobus	9: Stadtbus-Hauptnetz
1X	Stadtbus – Hauptlinien	
2X	Stadtbus – Ergänzungslinien	20: Stadtbus-Hauptnetz
3X	Quartiersbus	30: Stadtbus-Nebennetz
4X	Stadtbus – Sprinterlinien	

Quelle: Planersocietät

Die räumliche Zuordnung in der Linienbezeichnung ist im Zielnetz 2030 insbesondere im Stadtbusnetz vorgesehen. Auf den tangentialen Verbindungen werden Taktachsen über gleiche Endziffern der Liniennummer angezeigt (14/24, 16/26 und 19/29). Die Linien 20 und 30 sind tangentielle Einzellinien, während die Linien- und Taktachse 9/10 eine Besonderheit darstellt. Die weitestgehend aus dem Bestandsnetz übernommene Linie 9 behält ihre Liniennummer und wird durch die tangentielle Linie 10 ergänzt. Auf den radialen Verbindungen zeigt die Endziffer an, welche Linienachse durch die Innenstadt befahren wird. Dabei unterscheiden sich die gemeinsam befahrenen Linienabschnitte deutlich in ihrer Länge.

Tabelle 24: Linienbezeichnungen nach Stadtbusachse

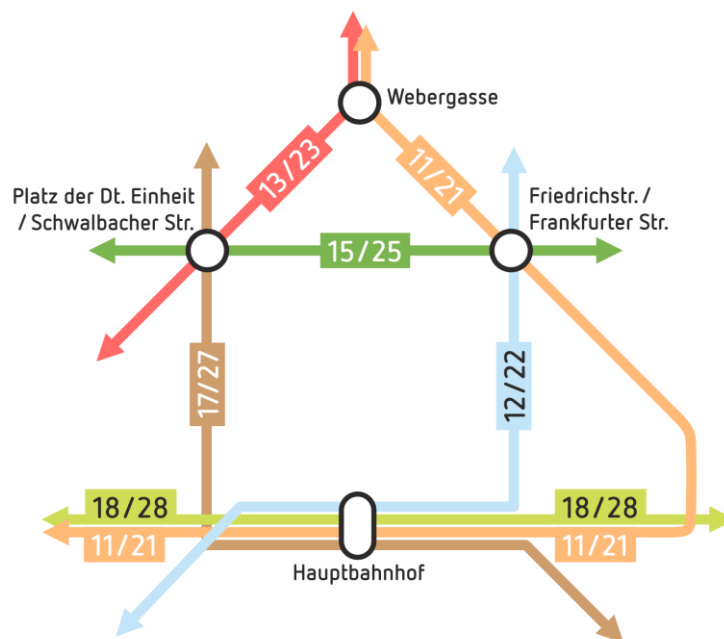
Nr.	Linienachse
11/21	Radial: Innenstadt Nord-Ost über Kochbrunnen - Frankfurter Str. – Hbf - Schiersteiner Str.
12/22	Radial: Innenstadt Ost über Friedrich-Ebert-Allee – Hbf - Dichterviertel
13/23	Radial: Innenstadt Nord-West über Kochbrunnen – Platz der Dt. Einheit
14/24	Tangential: Dotzheim – Sauerland – Gräselberg – Biebrich
15/25	Radial: Innenstadt Zentral über Bierstadter Str. – zentrale Innenstadttachse
16/26	Tangential: Schierstein – Hagenauer Str. – Äppelallee – Albert-Schweitzer-Allee - Biebrich
17/27	Radial: Innenstadt West über Michelsberg – Platz der Dt. Einheit – Landeshaus – Hbf – Südfriedhof - Erbenheim
18/28	Radial: Innenstadt Süd über Moltkering – Statistisches Bundesamt – Hbf – 1. Ring
19/29	Tangential: Dürerplatz – Loreleiring – Paulinenklinik – Theodor-Heuss-Ring – Velvets Theater
20/30	Tangential: Einzellinien

Quelle: Planersocietät

Eine Darstellung von Takt- und Linienachsen im Liniennetz ist vor allem in solchen Gebieten erforderlich, in denen das Linienangebot aufgrund der Vielzahl an Linien an Übersichtlichkeit verliert. Trotz der teilweise nur kurzen gemeinsam befahrenen Linienabschnitte auf den radialen Stadtbusachsen zeichnen sich diese durch die Andienung bestimmter Innenstadthaltestellen aus. Vor dem Hintergrund, dass die Innenstadt und der Hauptbahnhof die bedeutendsten Start- und Zielorte im Wiesbadener Stadtgebiet darstellen und in diesem Bereich gleichzeitig zahlreiche verschiedene Linienachsen befahren werden, ist die Zuordnung einzelner Linien zu einem bestimmten Linienweg im Innenstadtbereich von besonderer Bedeutung. Die Aufteilung und Darstellung der Linienachsen im radialen Stadtbusnetz ermöglicht für den Fahrgast damit eine eindeutige Zuordnung, welche Haltestellen in der Innenstadt und in innenstadtnahen Bereichen mit der jeweiligen Linie erreicht werden können.

On-Demand-Verkehre haben zuletzt in verschiedenen Kommunen kommunaltypische Bezeichnungen erhalten (Beispiele in der Region: EMIL, LahnStar, AST MTV, SiGGi oder HeinerLiner). Dies stärkt zwar die lokale Verbundenheit, verhindert allerdings einen Stadt- und kreisübergreifenden Wiedererkennungswert von On-Demand-Produkten. Bei Einführung eines entsprechenden Systems wird empfohlen, einen eindeutigen Namen zu wählen, der für potenzielle Fahrgäste eindeutig zeigt, um was für ein Angebot es sich handelt. Beispielhaft seien klassische Bedarfsverkehrsmittel wie Anrufsammeltaxis (AST) oder Anruflinientaxis (ALT) genannt, deren Bezeichnungen bundesweit ähnlich bzw. identisch sind. Im Idealfall ist in Zusammenarbeit mit dem RMV ein Markenname zu entwickeln, unter dem alle On-Demand-Systeme im Verbundgebiet wiederzuerkennen sind, beispielsweise [Verkehrsunternehmen] FlexBus.

Abbildung 86: Linienachsen des Stadtbusses durch die Wiesbadener Innenstadt



Quelle: Planersocietät

Bei der Einführung neuer Linien ist darauf zu achten, dass sich diese bestmöglich in das bestehende Bezeichnungskonzept einfügen lassen. Das Zielnetz 2030 ist auf seine langfristige Funktionalität ausgerichtet, sodass die Einführung zusätzlicher Linien nicht in großem Umfang zu erwarten ist und stattdessen ein Fokus auf der Veränderung und Verlängerung von Linien des Zielnetzes 2030 oder auf der Erweiterung von deren Bedienungszeiten liegt. Das Linienbezeichnungskonzept ermöglicht dabei zukünftig die folgenden Veränderungen und Erweiterungen des Zielnetzes 2030:

- Verlängerungen, Kürzungen und sonstige Veränderungen von Linienwegen
- Einführung neuer Metrobuslinien und Ersatz von Stadtbuslinien durch Metrobuslinien (M8 und ggf. M9 als Stadtbus-Ersatz)
- Einführung neuer Quartiersbuslinien sowie Stadtbuslinien mit vorrangiger Erschließungsaufgabe (35 bis 39)
- Einführung neuer beschleunigter Stadtbusverbindungen und Beschleunigung bestehender

Stadtbuslinien (42, 46, 47, 49)

- Einführung neuer Stadtbuslinien im Haupt- und Ergänzungsnetz bei gleichzeitiger Aufwertung bestehender Stadtbuslinien zum Metrobus oder bei der Aufnahme in das Sprinternetz
- Einführung neuer regionaler Linien unter Verwendung der Bezeichnungen des Stadtbusnetzes Mainz bzw. der RMV-Systematik

Zukünftig sollen Leitfarben die Orientierung im Liniennetz erleichtern. Für die Darstellung verschiedener Produktkategorien können dabei unterschiedliche Farbskalen oder Farbgruppen verwendet werden. In diesem Zusammenhang soll für jede Linie bzw. Liniengruppe die jeweilige Stammfarbe in den Liniennetzplänen und Aushangfahrplänen Verwendung finden, um so die Identifikation nicht nur über die Nummer, sondern auch über die spezifische Linienfarbe zu ermöglichen. Eine Verwendung der Linienfarben ist auch für die Haltestellenbeschilderung und die Anzeigesysteme im und am Fahrzeug zu prüfen. Neben der Farbgebung ist auch eine Unterscheidung verschiedener Produktkategorien durch das Liniensymbol in Form verschiedener runder oder eckiger Darstellungen möglich, beispielsweise zur Unterscheidung von Premiumprodukten (Metrobus, Expressbus, ggf. Stadtbus-Sprinter) und Standardprodukten (Stadtbus, Regionalbus). Mit der Umstellung des Liniennetzes ist bereits ein Konzept zur farblichen Gestaltung und darstellerischen Unterscheidbarkeit von städtischen ÖPNV-Angeboten auszuarbeiten, um die Verständlichkeit des Liniennetzes zu gewährleisten.

7.2.3. Expressbus

Der Expressbus ist das regionale Premiumprodukt des straßengebundenen ÖPNV im RMV. In seiner Rolle als Ergänzung der Schienenverkehrsangebote steht dabei die Verbindungsqualität im Sinne einer konkurrenzfähigen Reisezeit im Vordergrund. Das bestehende Netz von Expressbussen im Raum Wiesbaden bildet eine gute Entwicklungsgrundlage für weitere Verkehre in das Umland. Ziel der Weiterentwicklung des Expressbusses ist es insbesondere, bisher nicht abgedeckte Achsen im Süden und Osten der Stadt ebenfalls durch Expressverkehre abzudecken.

Das zentrale Ziel der Expressbusse ist der Wiesbadener Hauptbahnhof bzw. weitere SPNV-Stationen im Stadtgebiet sowie im Umland. In seiner Funktion als SPNV-Ersatz auf Relationen ohne schienengebundenen Verkehr ist die Verknüpfung zum regionalen Schienenverkehr, insbesondere zum zukünftig verkehrenden Hessen-Express und zur S-Bahn Rhein-Main von zentraler Bedeutung. Aufgrund dieser Produktfunktion wird die Anpassung der Linienführung mehrerer Expressbuslinien auf Wiesbadener Stadtgebiet vorgeschlagen. Eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof ist dabei einer Erschließung der Innenstadt vorzuziehen. Bei mehreren Linien ergibt sich dabei die Möglichkeit zur Kombination beider Funktionen.

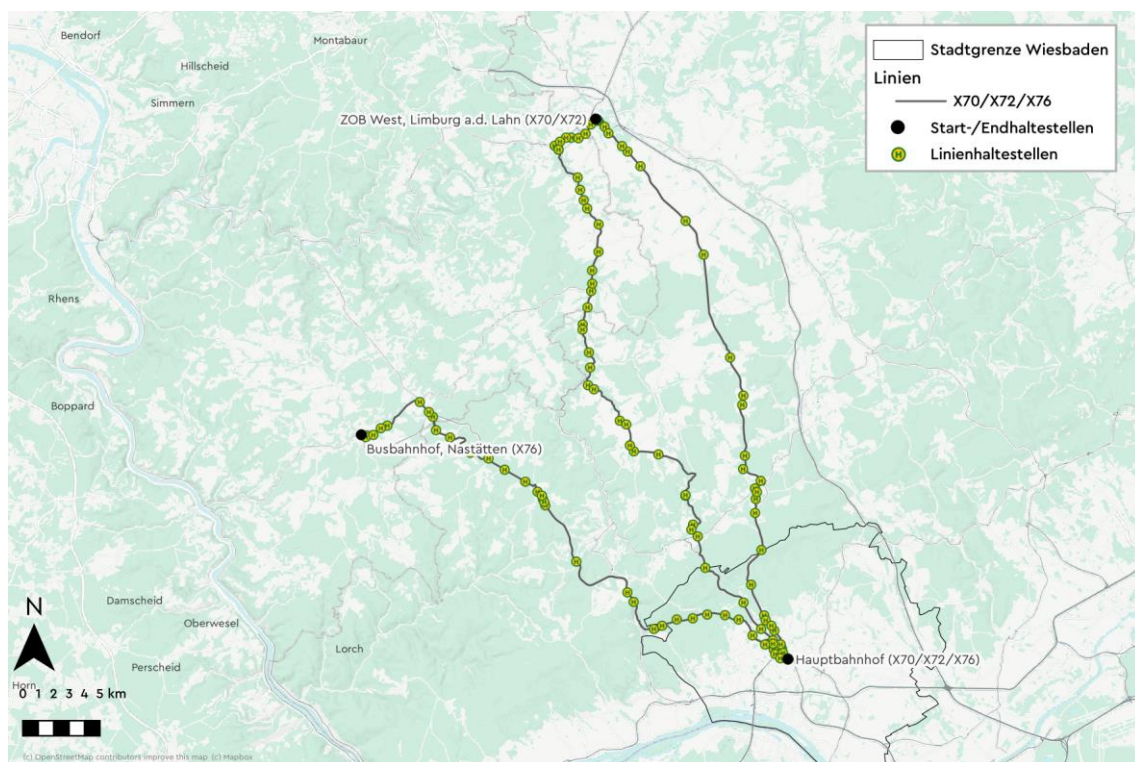
Linien X70, X72 und X76

Für die Linien X72 und X76 sind im Zielnetz 2030 lediglich geringfügige Änderungen vorgesehen, die vorwiegend die Linienführung auf Wiesbadener Stadtgebiet betreffen. Insbesondere die Linie X76 wird durch die Linienführung über den ersten Ring deutlich beschleunigt, sodass die Reisezeit

zum Wiesbadener Hauptbahnhof zusätzlich verringert werden kann. Für die Linie X72 ist zusätzlich die Bedienung der Haltestelle Neuhof Mitte in Taunusstein vorgesehen, wodurch die Zahl der Verbindungen auf dieser Relation erhöht werden kann.

Eine Neuerung im Liniennetz stellt die Linie X70 dar, die eine Kombination der aktuellen Linien 245 des Rheingau-Taunus-Kreises und 570 des Rhein-Lahn-Kreises darstellt. Der neue Expressbus bietet neben der X72 eine weitere direkte Verbindung nach Limburg an der Lahn und schafft zusätzliche umsteigefreie Verbindungen aus Wiesbaden in den Rhein-Lahn-Kreis, unter anderem nach Hahnstätten und Diez. Auf weiten Teilen kann die Linie als Vorlaufbetrieb einer vollständig reaktivierten Aartalbahn verstanden werden und so die Potenziale dieser Bahnverbindung aufzeigen.

Abbildung 87: Linien X70, X72 und X76



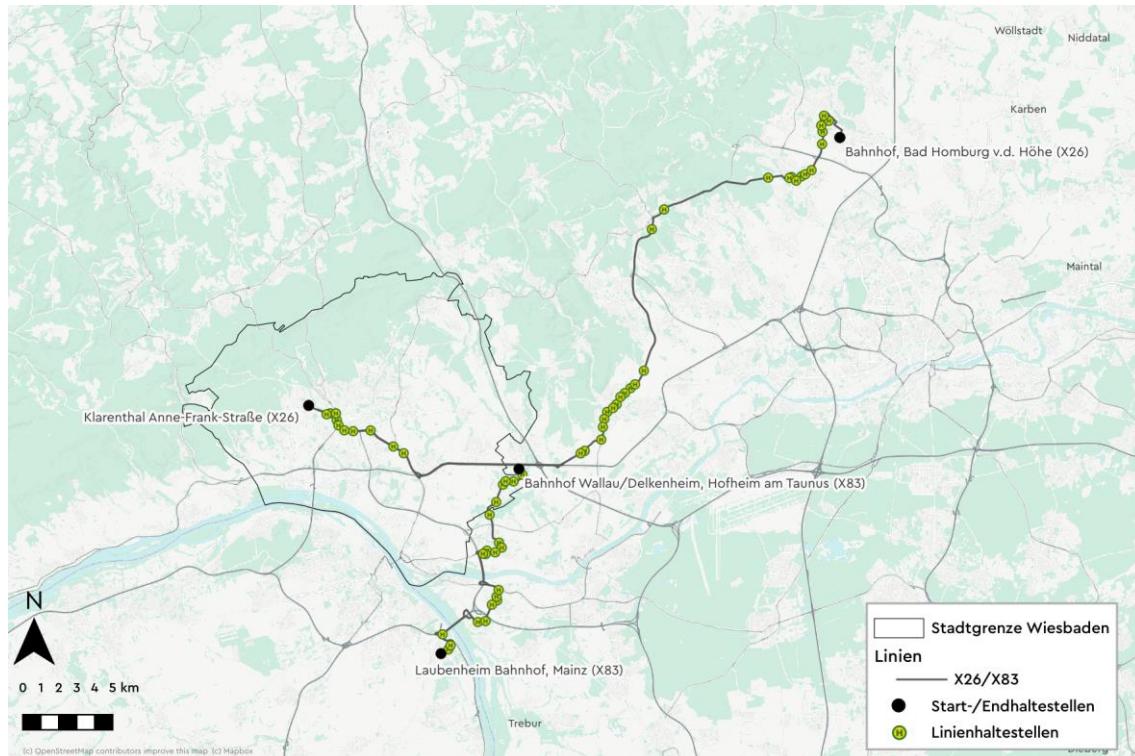
Quelle: ioki GmbH

Linien X26 und X83

Mit der Linie X26 bleibt für die Landeshauptstadt Wiesbaden die schnelle Verbindung in das Frankfurter Umland nach Hofheim, Königstein, Oberursel und Bad Homburg bestehen. Bedeutsam ist dabei die Verlängerung der Linie zur Hochschule RheinMain, die für viele Studierende eine umsteigefreie und damit attraktive Fahrtbeziehung ermöglicht. Im Osten Wiesbadens wird mit der Linie X83 eine zusätzliche Expressbusverbindung empfohlen, die die tangentielle Verknüpfung verschiedener Siedlungsschwerpunkte und SPNV-Stationen zum Ziel hat. Als Linie zwischen dem Bahnhof Wallau/Delkenheim an der Wallauer Spange und dem Bahnhof Mainz-Laubenheim verbindet die X83 den Wiesbadener Osten mit Hochheim am Main, Bischofsheim, Ginsheim und dem Süden der Landeshauptstadt Mainz. Die Verbindung über Main und Rhein stellt dabei ein Novum im Liniennetz dar und hat zum Ziel, auf einer vom MIV dominierten Relation auch ein attraktives

ÖPNV-Angebot zu schaffen. An den drei bedienten Bahnstandsstandorten in Wallau/Delkenheim, Bischofsheim und Mainz-Laubenheim entstehen vielfältige Umsteigebeziehungen zum Hessen-Express, zur S-Bahn Rhein-Main sowie zur S-Bahn Rhein-Neckar.

Abbildung 88: Linien X26 und X83



Quelle: ioki GmbH

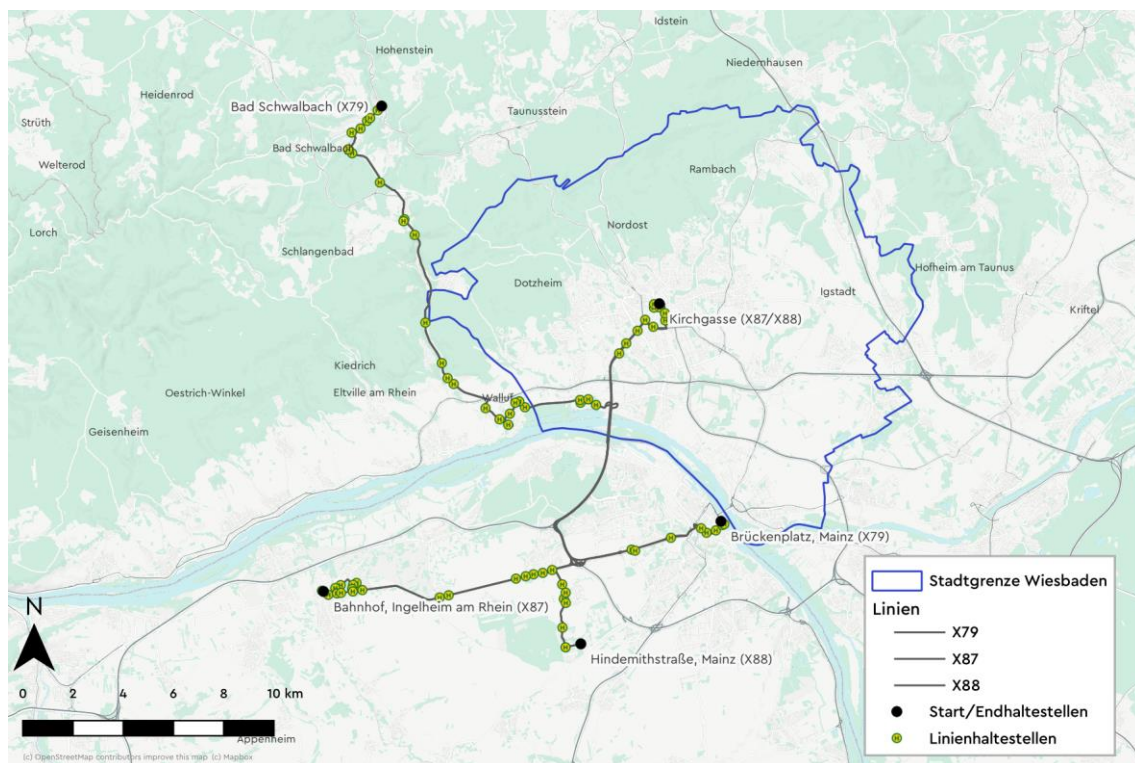
Linien X79, X87 und X88

Um das Expressbusangebot zu erweitern, ist insbesondere die Querung des Rheins von zentraler Bedeutung. Mit der Verlängerung der Linie X79 über die Schiersteiner Brücke nach Mainz ergeben sich dabei entscheidende Verbesserungen für die Verbindung zwischen dem Taunus und der Rheinland-Pfälzischen Landeshauptstadt. Für den Wiesbadener Stadtteil Schierstein bietet die Linie ebenfalls neue Verbindungsmöglichkeiten in den Mainzer Westen, insbesondere zur Universität Mainz.

Das Linienangebot über die Schiersteiner Brücke wird durch die jeweils stündlich verkehrenden Linien X87 und X88 bedeutend erweitert. Beide Linien beginnen bereits in der Wiesbadener Innenstadt und bedienen ebenfalls den Hauptbahnhof, um möglichst viele Umsteigebeziehungen im Wiesbadener Stadtgebiet herzustellen. Die beschleunigte Fahrt beider Linien über die Schiersteiner Straße führt zu deutlichen Reisezeitgewinnen gegenüber dem Stadtbusverkehr und trägt maßgeblich zur Attraktivität der Linien auf der befahrenen Gesamtrelation bei. In Mainz-Finthen bedienen beide Linien die Verknüpfungshaltestelle Katzenberg, an der ein Umstieg in die Buslinien der MVG in Richtung des Mainzer Hauptbahnhof und der Innenstadt möglich ist. Während die Linie X88 weiter über Mainz-Drais zum Lerchenberg verkehrt, bedient die Linie X87 die Achse über Mainz-Wackernheim nach Ingelheim am Rhein. Sowohl für die Stadt Ingelheim als auch für den

Arbeitsplatzschwerpunkt Mainz-Lerchenberg ergeben sich somit neue Direktverbindungen nach Wiesbaden.

Abbildung 89: Linien X79, X87 und X88



Quelle: ioki GmbH

7.2.4. Regional- und Lokalbus

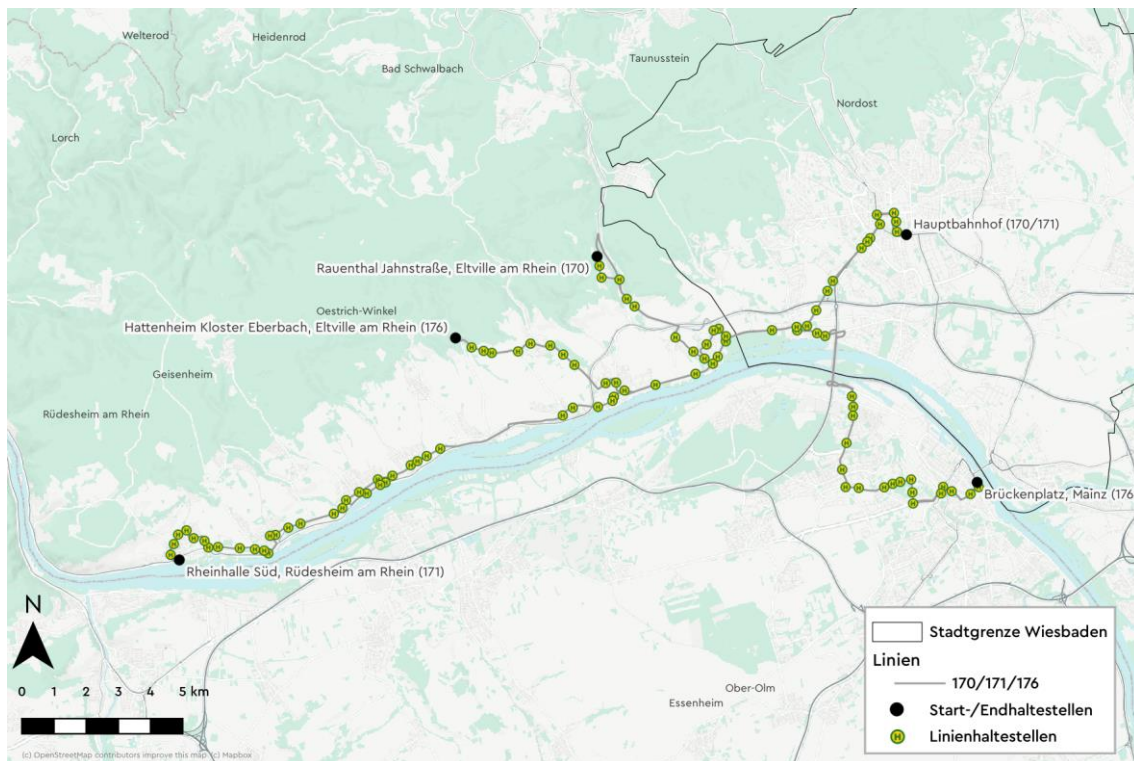
Der Regional- bzw. Lokalbus schafft zusätzliche Verbindungen zwischen Wiesbaden und dem Umland. Anders als der Expressbus sorgt dieses Produkt auch für eine Verknüpfung auf Stadtteilenebene und ermöglicht eine bessere Erreichbarkeit verschiedener Orte im Wiesbadener Stadtraum aus dem Umland. Die Regional- bzw. Lokalbuslinien verkehren dabei in der Regel sowohl in die Innenstadt als auch zum Hauptbahnhof, um eine möglichst vollständige Anbindung der zentralen Ziele in der Landeshauptstadt Wiesbaden zu gewährleisten. Der neuartige Ansatz eines regionalen Quartiersbus-Angebots in Form der Linien 249 und 276 wird in Kapitel 7.2.8 näher erläutert, in diesem Kapitel geht es hingegen um die klassischen regionalen Busverkehre.

Linien 170, 171 und 176

Die Linie 171, die weiterhin vom Wiesbadener Hauptbahnhof nach Rüdesheim am Rhein verkehrt, wird durch die Linie 170 zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und dem Wallufer Ortsteil Rauenthal ergänzt. Damit ersetzt diese Linie die Einzelfahrten der Linie 5 im Bestandsnetz und schafft dahingehend eine stärkere Regelmäßigkeit des Angebots in Wiesbaden und im Rheingau-Taunus-Kreis. Durch die Beschleunigung auf der Schiersteiner Straße reduziert sich zusätzlich die Reisezeit nach Wiesbaden. Die neue Linie 176 zwischen Kloster Eberbach und dem Mainzer Hauptbahnhof stellt nicht nur eine neue Verbindung zwischen dem Rheingau und Mainz her, sondern

ermöglicht auch neue Fahrtbeziehungen von Wiesbaden-Schierstein, unter anderem nach Kiedrich sowie in die Mainzer Stadtteile Mombach und Gonsenheim.

Abbildung 90: Linien 170, 171 und 176

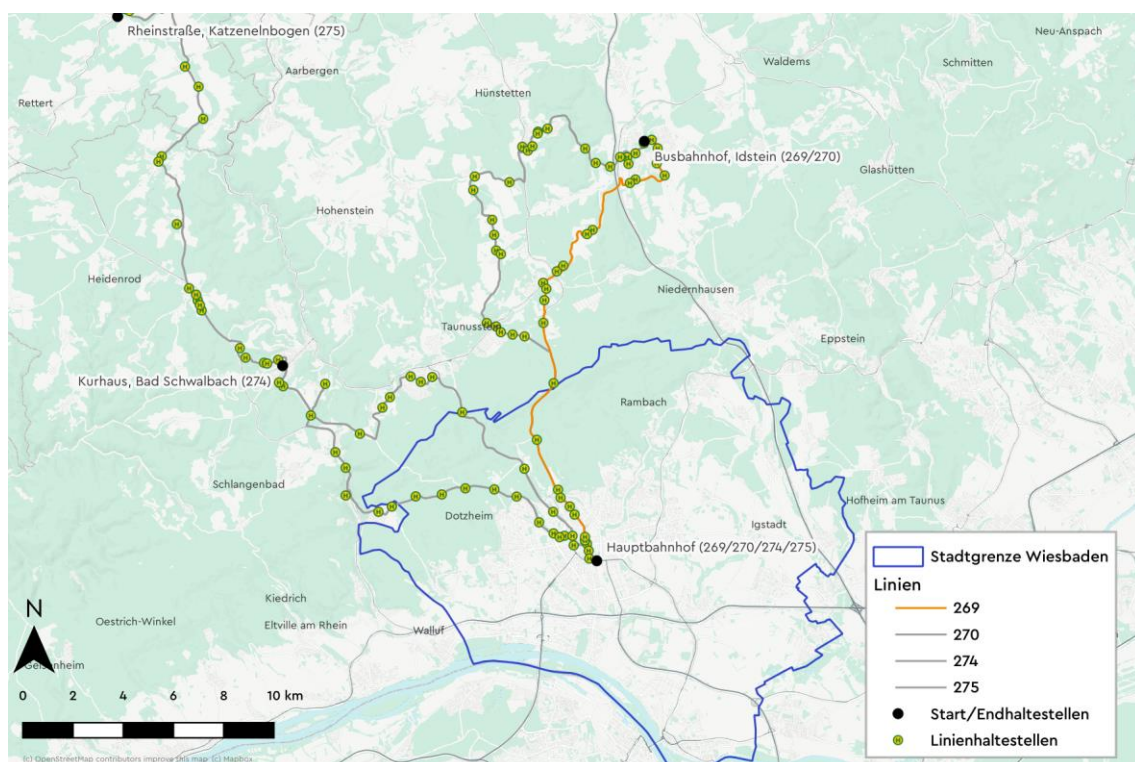


Quelle: ioki GmbH

Linien 269, 270, 274 und 275

Mit den Linien 269, 270 und 275 bleiben bedeutende Verbindungen in den Rheingau-Taunus-Kreis erhalten, die ein regelmäßiges Angebot in die Landeshauptstadt Wiesbaden bereitstellen. Zentrales Ziel auf diesen Linien ist die Vereinheitlichung von Abfahrtszeiten und Linienführungen, um ein verlässliches Angebot garantieren zu können. Durch die Aartalbahn verändern sich die Verkehrsbeziehungen im Bereich Taunusstein und Bad Schwalbach, sodass für das Linienangebot im Regionalbusverkehr deutliche Veränderungen notwendig sind. Die Linie 274 ist dabei als Angebot für jene Ortsteile vorgesehen, die nicht über die Aartalbahn an Wiesbaden angeschlossen sind. Dies betrifft insbesondere das Bad Schwalbacher Ortszentrum sowie die Ortsteile Hettenhain und Seitzenhahn, aber auch Teile von Taunusstein-Hahn und Bleidenstadt.

Abbildung 91: Linien 269, 270, 274 und 275



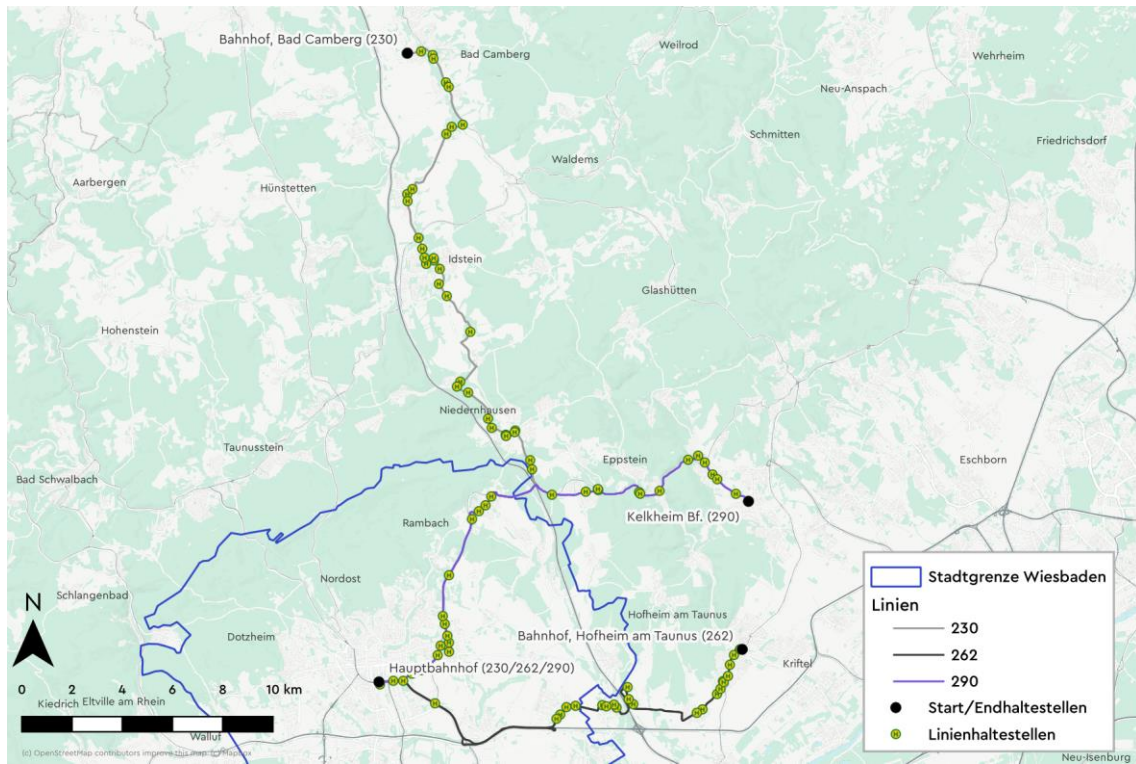
Quelle: ioki GmbH

Linien 230, 262 und 290

Die Linie 262 zwischen Wiesbaden und Hofheim bleibt eine der stärksten Regionalbusachsen und verkehrt weiterhin im 30-Minuten-Takt. Eine zentrale Veränderung des Regionalbusangebots entsteht durch zwei zusätzliche Linien im Wiesbadener Nordosten. Die Linie 230 wird von Niedernhausen nach Wiesbaden verlängert und bietet für die Landeshauptstadt Wiesbaden und insbesondere die Stadtteile Bierstadt und Naurod eine verbesserte Anbindung an die Main-Lahn-Bahn. Mit der Linie 290 wird eine gänzlich neue Verbindung vom Wiesbadener Hauptbahnhof nach Kelkheim vorgeschlagen. Auch durch diese Verbindung ergeben sich neue Fahrtbeziehungen aus den Stadtteilen Bierstadt und Naurod. Innerhalb Wiesbadens verkehren die Linien auf einem im bisherigen Liniennetz nicht berücksichtigten Linienweg, der insbesondere eine Integration der New-York-

Straße und des Wohngebiets Schau-ins-Land ermöglicht. In Bierstadt wird die neue Haltestelle Bierstadt Sportplatz an der Nauroder Straße bedient.

Abbildung 92: Linien 230, 262 und 290

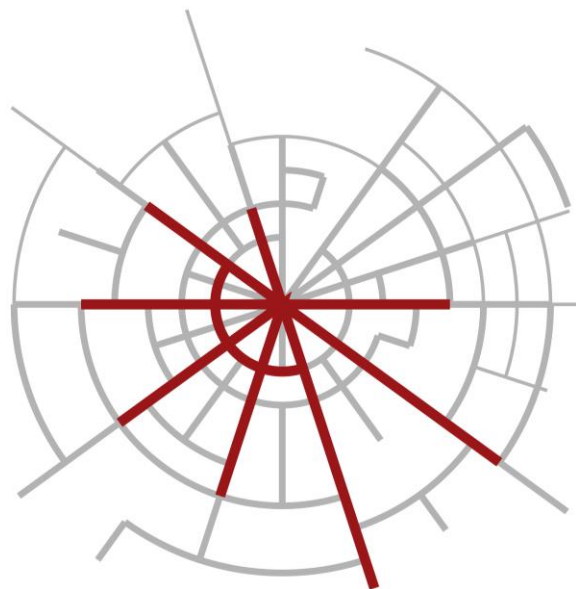


Quelle: ioki GmbH

7.2.5. Metrobus

Das Metrobusnetz ist das neue Rückgrat des Wiesbadener ÖPNV und verbindet die Innenstadt und den Hauptbahnhof mit den bevölkerungsstärksten Stadtteilen. Alle sieben Metrobus-Linien verkehren in der HVZ und NVZ im 15-Minuten-Takt. In der Schwachverkehrszeit wird auf allen Linien ein 30-Minuten-Takt angeboten, der unter der Woche um eine zusätzliche Fahrt nach 0:00 Uhr erweitert wird. In den Nächten auf Samstag und Sonntag verkehren einzelne Metrobus-Linien in der gesamten Nacht, wobei hier stündlich Anschluss an die durchgehend verkehrende S 8 am Wiesbadener Hauptbahnhof besteht. Das Metrobusnetz ist damit in der Woche täglich 19 Stunden und am Wochenende täglich 24 Stunden in Betrieb.

Abbildung 93: Netzfunktion des Metrobus im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Metrobus – Hauptnetz

Das Hauptnetz des Metrobusses umfasst die stärksten Achsen des Wiesbadener ÖPNV, die durch die vier Metrobuslinien M1, M2, M3 und M6 abgedeckt werden. Für die Linien M1 und M3 ist dabei im Zielnetz der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders hoher Kapazität in Form von Doppelgelenkbussen vorgesehen, die der starken Fahrgastnachfrage entsprechen. Diese Fahrzeuge ermöglichen durch eine größere Fahrzeuglänge sowie zusätzliche Türen sowohl eine höhere Sitz- und Stehplatzkapazität als auch einen schnelleren Fahrgastwechsel.

Die Linie M1 verbindet Schierstein im Südwesten mit Bierstadt im Osten Wiesbadens und kombiniert Äste der Hauptlinien 5 und 17 aus dem Bestandsnetz. Dabei übernimmt die Linie Verbindungsfunktionen über die Schiersteiner Straße sowie die Bierstadter Straße und verbessert die Anbindung beider Stadtteile an den Hauptbahnhof. An den Linienenden ist eine Erschließung der stark verdichteten Siedlungsbereiche an der Neckarstraße in Schierstein sowie im Bereich Wolfswald in Bierstadt vorgesehen, die auch einen Einsatz von Fahrzeugen mit hoher Kapazität rechtfertigen. In Bierstadt wird eine Verlängerung der Linie in das Neubaugebiet Bierstadt-Nord zur neuen Haltestelle Speierlingstraße vorgenommen. Die Linie M1 schafft damit auch eine direkte und

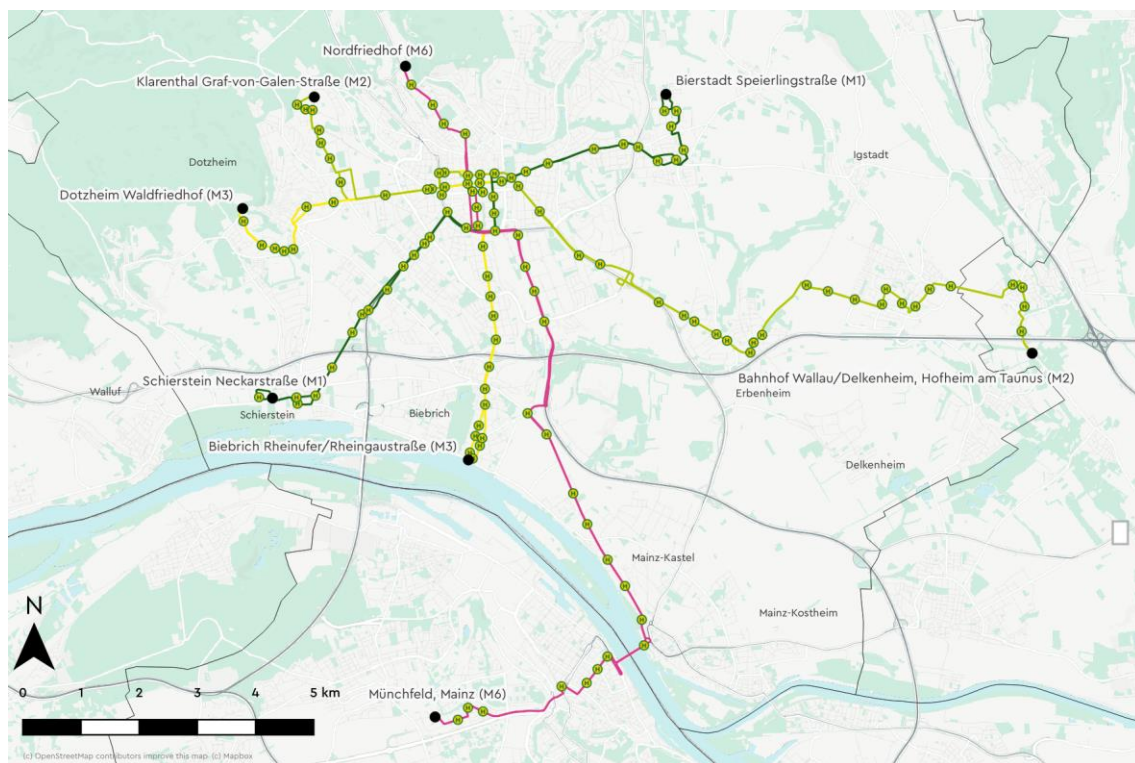
leistungsfähige Anbindung des Gebiets an die Innenstadt und den Hauptbahnhof, wodurch neuen Einwohnenden direkt eine attraktive Mobilitätsalternative zum privaten Pkw bereitsteht.

Mit der Linie M2 von Klarenthal nach Wallau/Delkenheim Bf. erfolgt die Kombination von Ästen der aktuellen Hauptlinien 15 und 17. Mit den Siedlungsgebieten Graf-von-Galen-Straße und Carl-von-Ossietzky-Straße verbindet diese Linie besonders einwohnerstarke Bereiche mit der Innenstadt. Auf der Dotzheimer Straße ergänzt die M2 das Angebot der Linien M3 und M5, sodass 12 Abfahrten je Stunde und Richtung durch den Metrobus angeboten werden. Auf dem Ostast in Richtung Wallau/Delkenheim Bf. wird ein Anschluss der Stadtteile Erbenheim und Nordenstadt sowie des Hofheimer Ortsteils Wallau an den SPNV gewährleistet. An der Endhaltestelle am neuen Haltepunkt Wallau/Delkenheim, der im Zuge der Realisierung der sogenannte Wallauer Spange entsteht, besteht Anschluss zum Hessen-Express in Richtung Frankfurt, Frankfurt Flughafen und Darmstadt.

Die Linie M3 verbindet mit Dotzheim und Biebrich zwei der bedeutendsten Siedlungsschwerpunkte Wiesbadens. Dabei kombiniert sie den Verlauf der bestehenden Hauptlinien 27 auf dem Westabschnitt und 4 auf dem Südabschnitt. Mit der Dotzheimer Straße und der Biebricher Allee befährt die Linie zwei zentrale Hauptachsen, an denen ein besonders hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist. Eine besondere Bedeutung hat die M3 zusätzlich für die Erschließung des dichten Wohngebiets Schelmengraben in Dotzheim. Im Vergleich zur Linie 27 aus dem Bestandsnetz erfolgt hier eine Vereinheitlichung des Linienwegs. Einerseits wird die Linie durch eine direkte Fahrt durch die Hans-Böckler-Straße beschleunigt, andererseits wird durch die Führung jeder Fahrt bis zur Haltestelle Waldfriedhof eine verbesserte Erschließung der Siedlungsgebiete an der Frauensteiner Straße sichergestellt.

Angelehnt an die Linie 6 aus dem Bestandsnetz bedient der Metrobus M6 die Relation Nordfriedhof – Mainz. Dabei bleibt die direkte Linienführung über die Platter Straße bzw. über die Mainzer Straße erhalten, um ein möglichst konkurrenzfähiges Angebot zum Individualverkehr bereitzustellen. Für das Mainzer Stadtgebiet wird Münchfeld als Endhaltestelle aller Fahrten angestrebt. Dadurch kann die Betriebseffizienz gesteigert werden und Fahrten auf dem nachfrageschwächeren Linienweg nach Mainz-Gonsenheim durch andere Linien mit für diesen Ast adäquaten Kapazitäten und Taktangeboten abgewickelt werden. Die schlussendliche Linienführung bzw. Endhaltestelle ist in Abstimmung mit der Stadt Mainz und der Mainzer Mobilität abschließend abzustimmen.

Abbildung 94: Linien M1, M2, M3 und M6



Quelle: ioki GmbH

Metrobus – Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz des Metrobusses umfasst die übrigen Hauptverbindungen im Wiesbadener Stadtraum, die ebenfalls eine hohe Nachfrage aufweisen. Für diesen Teil des Metrobusnetzes ist ebenfalls eine Bedienung im 15-Minuten-Takt während der HVZ und NVZ sowie eine Bedienung im 30-Minuten-Takt in der SVZ mit zusätzlicher Fahrt nach 0:00 Uhr vorgesehen. Um der Nachfrage entlang der Hauptachsen gerecht zu werden, ist für alle Linien der durchgehende Einsatz von Gelenkbussen vorgesehen. Für die Linie M4 ist aufgrund der Bedienung besonders nachfragestarker Gebiete der Einsatz von Doppelgelenkbussen empfohlen.

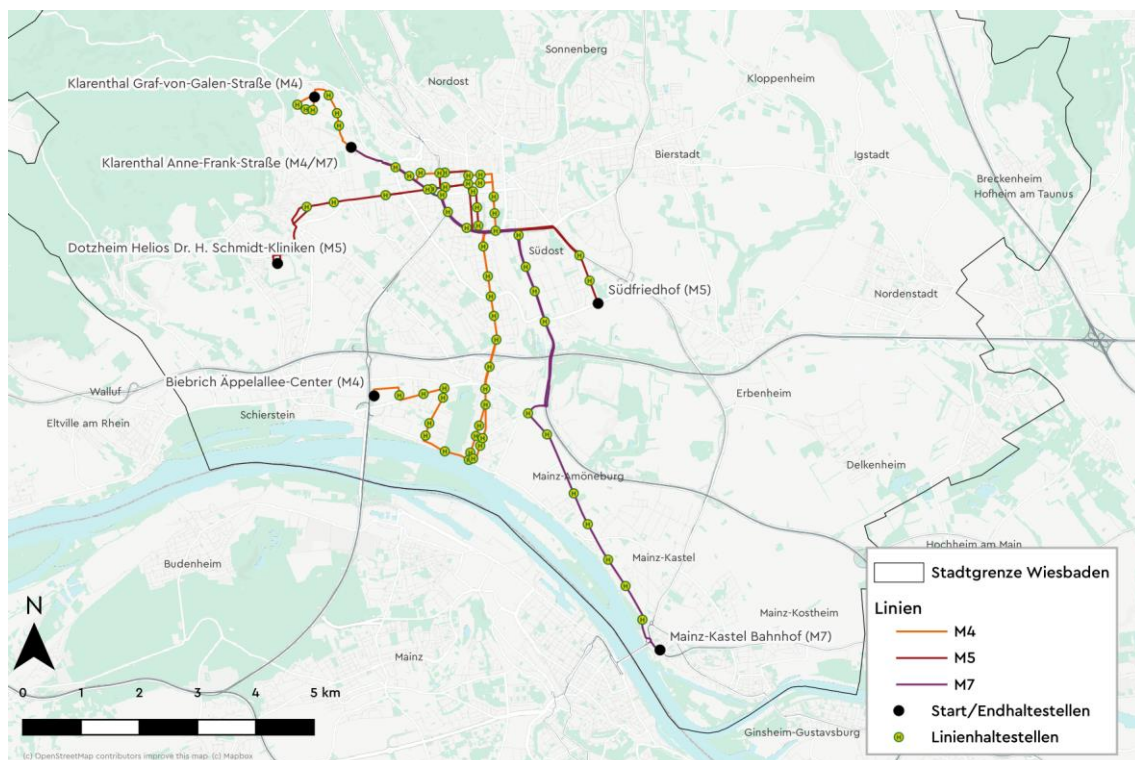
Die Linie M4 übernimmt die verkehrlichen Funktionen der Linie 14 im Status Quo und stellt eine Verbindung zwischen der Graf-von-Galen-Straße in Klarenthal sowie dem Äppelallee-Center in Biebrich her. Dabei verknüpft die Linie zahlreiche bestehende Siedlungsschwerpunkte, darunter den Stadtteil Klarenthal, das Westend, das Biebricher Zentrum sowie die Albert-Schweitzer-Allee. Mit der Klarenthaler Straße sowie der Biebricher Allee werden dabei zwei Achsen von zentraler Bedeutung bedient, die hinsichtlich des zu erwartenden Fahrgastpotenzials hervorstechen. Mit der Innenstadt, der Hochschule RheinMain, dem Biebricher Rheinufer und dem Äppelallee-Center werden dabei wichtige Zielorte auf Wiesbadener Stadtgebiet miteinander verknüpft.

Die Linie M5 verbindet die Helios-Klinik im Stadtteil Dotzheim mit dem Südfriedhof und verstärkt dabei auf der Relation Dotzheim – Innenstadt die Linie M3. An der Helios-Klinik ist dabei eine direkte Anfahrt an den zukünftigen Haupteingang möglich, um für Beschäftigte, Patienten und Gäste einen komfortablen und schnellen Zugang zum Klinikgelände zu ermöglichen. Von besonderer Bedeutung für größere Klinikstandorte ist auch die direkte Anbindung an den Schienenverkehr, der sowohl über den Bahnhof Dotzheim (zukünftiger Halt der Aartalbahn) als auch über eine

direkte Verbindung zum Wiesbadener Hauptbahnhof sichergestellt wird. Auf dem östlichen Liniennast, der ein Liniende am Südfriedhof vorsieht, besteht zukünftig in Abhängigkeit der Realisierung des städtebaulichen Entwicklungsprojekts Ostfeld das Potenzial zur Verlängerung.

Mit der Linie M7, die die Relation Hochschule RheinMain – Kastel Bahnhof bedient, werden bedeutende Netzwirkungen erzeugt bzw. gestärkt. So stellt diese Linie für die Hochschule eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof her und bindet darüber hinaus die dicht besiedelten Gebiete am ersten Ring an das Metrobusnetz an. Auf dem besonders stark nachgefragten Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stadtteil Mainz-Kastel verstärkt die M7 die Linie M6 und sorgt damit für eine deutliche Verbesserung des Angebots, wodurch auch die Betriebsstabilität auf dieser Achse gesteigert werden kann. Durch die direkte Anbindung des Bahnhofs Mainz-Kastel ergeben sich verbesserte Umsteigebeziehungen in die S-Bahn Rhein-Main. Eine Verlängerung der Linie M7 in Richtung Mainz-Kastel ist als Prüfauftrag formuliert (siehe Kapitel 9.4.1).

Abbildung 95: Linien M4, M5 und M7



Quelle: ioki GmbH

7.2.6. Sprinterbus

Das Produkt Sprinterbus hat in der Stadt Wiesbaden eine besondere Funktion, da es neben dem Metrobus auf Stadtebene ein zweites Produkt mit Premiumstandards darstellt. Sprinterbusse übernehmen als beschleunigte Stadtbuslinien Aufgaben in der Erschließung der Außenstadtteile und zur schnellen Verbindung dieser mit der Innenstadt. Durch die Verknüpfung von Verbindungs- und Erschließungsfunktionen tragen Sprinterbusse dabei sowohl zur Senkung der Reisezeit und damit zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV als auch zur Mobilitätssicherung

zahlreicher Einwohnenden in solchen Stadtteilen bei, die eine große Entfernung zur Innenstadt aufweisen.

Abbildung 96: Netzfunktion des Sprinterbus im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Linien 41, 44 und 45

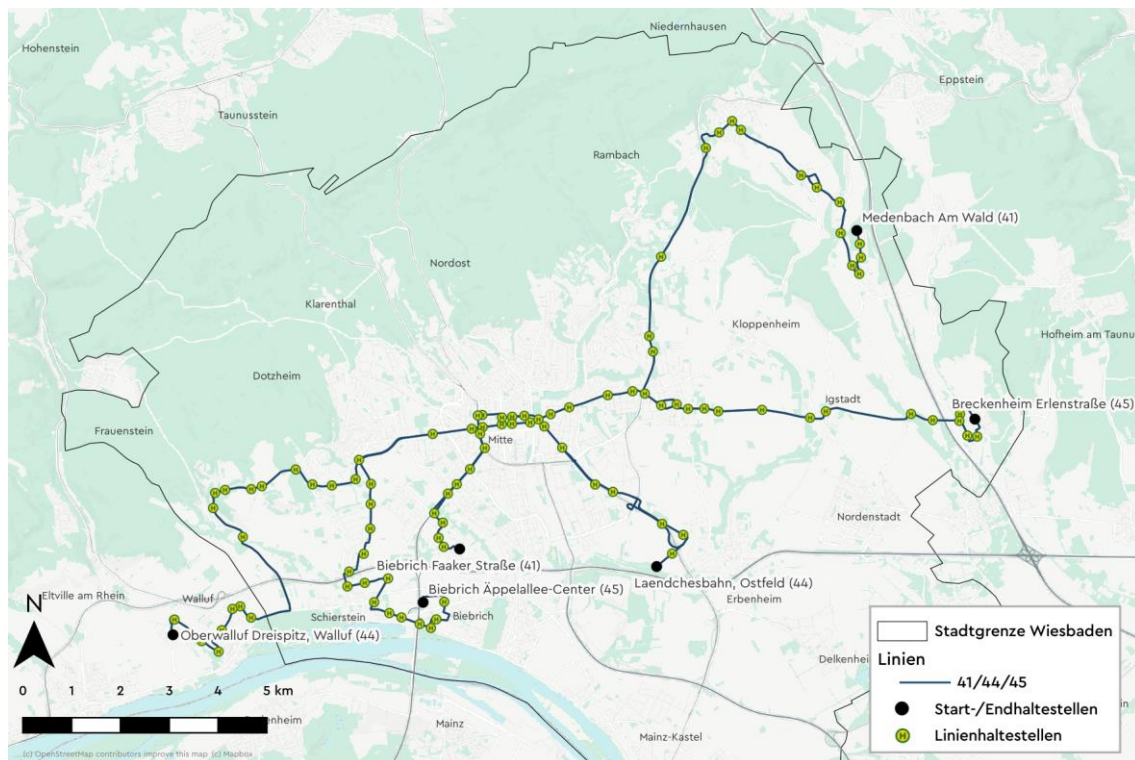
Die Sprinterbuslinien 41, 44 und 45 bilden auf Wiesbadener Stadtgebiet eine starke und beschleunigte Ost-West-Achse. Durch die Überlagerung der Takte auf den Linien 44 und 45 auf der Dotzheimer Straße sowie auf den Linien 41 und 45 auf der Bierstadter Straße entstehen jeweils Taktachsen im 15-Minuten-Takt auf Metrobus-Niveau. Auf ihren Außenästen bedienen alle drei Linien verschiedene Stadtteile, die aufgrund ihrer Größe und Lage nicht über einen Anschluss an das Metrobusnetz verfügen.

Mit der Linie 41 entsteht eine leistungsfähige Verbindung der Stadtteile Auringen, Medenbach und Naurod mit der Wiesbadener Innenstadt. Durch das Auslassen von Halten auf der Bierstadter Straße und der Bierstadter Höhe kann eine Reisezeitverkürzung erreicht werden, die die Attraktivität dieser Verbindungen steigert. Trotz der beschleunigten Linienführung werden dabei bedeutende Zielorte wie die Schulstandorte am Moltkering weiterhin an die Linie angeschlossen. Auf dem Westast der Linie erfolgt eine Fahrt zum verdichteten Siedlungsgebiet Gräselberg, welches ebenfalls nicht direkt an das Metrobusnetz angeschlossen ist.

Die Linie 44 bindet nicht nur den Stadtteil Frauenstein, sondern auch einmal stündlich die Gemeinde Walluf als Sprinter-Verbindung an die Wiesbadener Innenstadt an. Insbesondere für den Ortsteil Oberwalluf ergibt sich dadurch eine entscheidende Verbesserung in der Bedienungshäufigkeit ebenso wie in der Verbindungsqualität. Auch für Wiesbaden-Frauenstein kann die Reisezeit in die Innenstadt verringert werden. Auf dem Ostast stellt die Linie 44 eine direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und dem zukünftigen BKA-Standort in Erbenheim her. Damit ergibt sich für das BKA sowohl eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof mit der Ländchesbahn als auch in die Innenstadt mit dem Sprinterbus.

Die Linie 45 ermöglicht eine umsteigefreie und schnelle Verbindung zwischen Dotzheim und Bierstadt. Auf ihrem Westast verkehrt sie weiter über den HSK-Campus, Freudenberg und Schierstein zum Äppelallee-Center. Für den Stadtteil Freudenberg entstehen sowohl kürzere Reisezeiten in die Innenstadt als auch eine umsteigefreie Verbindung zum Versorgungszentrum an der Äppelallee. Auf dem Ostast übernimmt die Linie die Verbindung über Igstadt nach Breckenheim. Auf diesem Abschnitt kann die Linie 45 gegenüber dem Bestandsangebot ebenfalls kürzere Reisezeiten in die Innenstadt realisieren.

Abbildung 97: Linien 41, 44 und 45



Quelle: ioki GmbH

Linien 47, 48 und 75

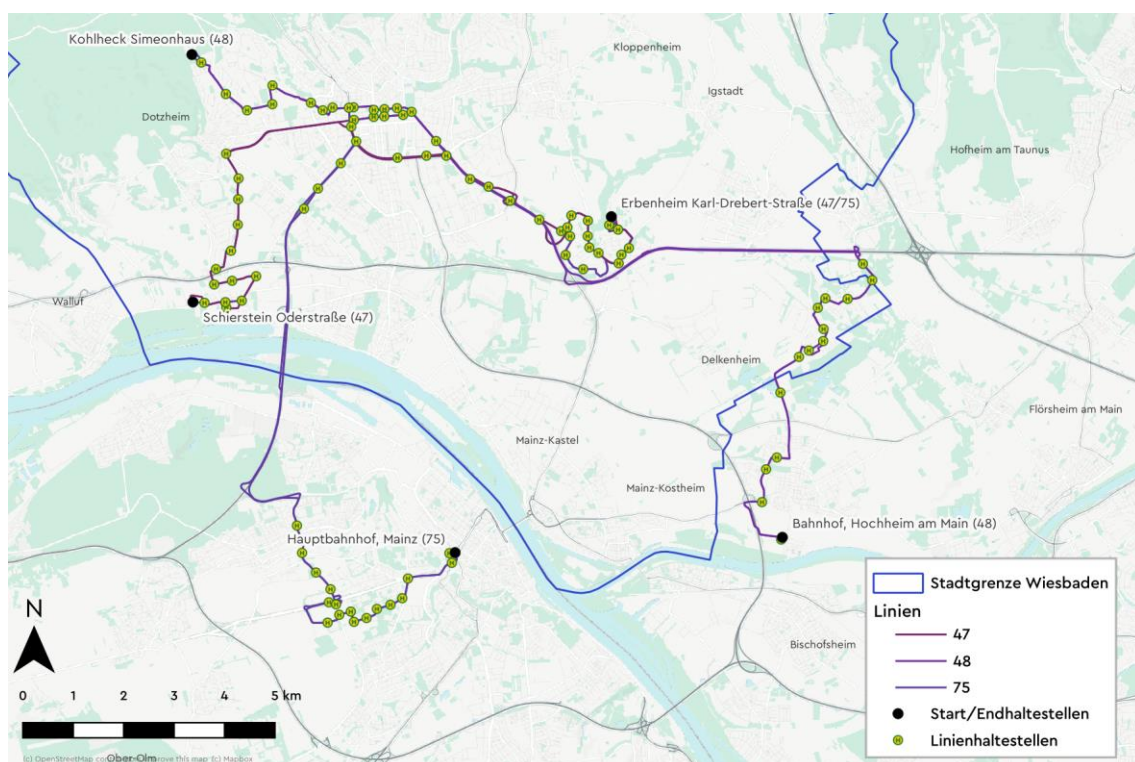
Mit den Linien 47, 48 und 75 werden bestehende Verbindungen innerhalb der Stadt Wiesbaden um neue Relationen ergänzt, sodass insgesamt eine Steigerung der Verbindungsvielfalt erreicht werden kann. Mit der Linie 48 steht dabei eine Verbindung aus dem bestehenden Netz im Zentrum dieses Linienblocks, die von ihrem bisherigen Linienende an der Hochschule RheinMain ins Waldviertel nach Kohlheck verlängert wird. Auf dem östlichen Linienabschnitt erfolgt eine Beschleunigung der Linie, die zwischen dem Siegfriedring und dem Bahnhof Wallau/Delkenheim ohne Zwischenhalt über die Autobahn verkehrt. Insbesondere für den Stadtteil Delkenheim kann somit eine zusätzliche Reisezeitverkürzung in die Wiesbadener Innenstadt erreicht werden.

Die Linie 75 ergänzt die Linie 48 auf dem zentralen Linienweg durch die Innenstadt und über die Frankfurter Straße. Auf ihrem Ostast zur Karl-Drebert-Straße beschleunigt sie die Verbindung zwischen Erbenheim und der Innenstadt deutlich. Der Westast stellt eine vollkommen neue Verbindung nach Mainz dar. Über die Schiersteiner Straße und Schiersteiner Brücke verkehrt die Linie beschleunigt bis nach Mainz-Gonsenheim. Auf Mainzer Stadtgebiet stellt die Linie eine direkte

Verbindung zur Mainzer Hochschule und zur Universität Mainz her und endet am Mainzer Hauptbahnhof. Aus Wiesbaden ergeben sich somit zahlreiche neue Direktverbindungen, die eine deutliche Verbesserung der Verbindungsqualität zur Folge haben. Das Angebot auf der Linie 75 ist in Abstimmung mit der Stadt Mainz und der Mainzer Mobilität auszugestalten.

Mit der Linie 47 besteht eine ergänzende Verbindung zwischen Schierstein und Erbenheim, die anders als die übrigen Sprinter-Verkehre keine direkte Verbindung zur Innenstadt, sondern stattdessen zum Wiesbadener Hauptbahnhof herstellt. Auch aus diesem Grund ist sie als Ergänzung zur Linie 45 auf dem Westabschnitt über Freudenberg und die Dotzheimer Straße sowie zur Linie 75 in Erbenheim zu verstehen. Durch die direkte Fahrt über den ersten Ring ergeben sich ebenfalls Reisezeitgewinne für die Relation zum Hauptbahnhof.

Abbildung 98: Linien 47, 48 und 75



Quelle: ioki GmbH

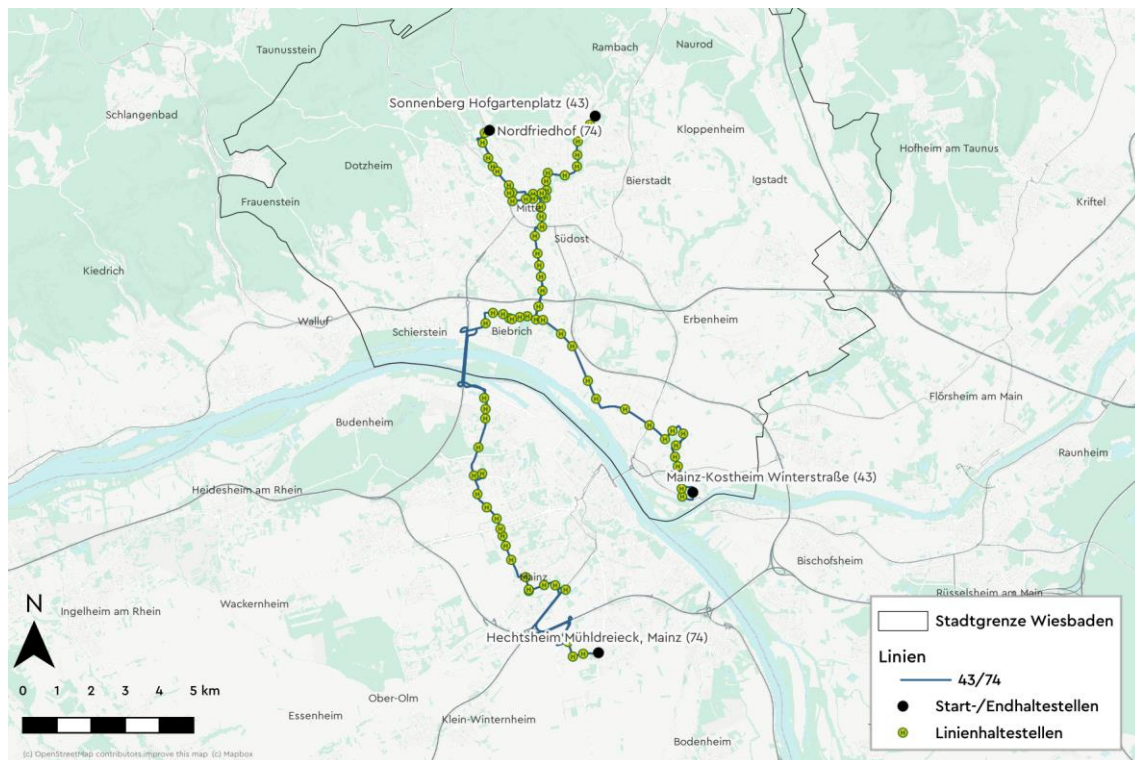
Linien 43 und 74

Die Sprinter-Linien 43 und 74 bilden innerhalb Wiesbadens gemeinsam eine neuartige Nord-Süd-Achse. Sie verkehren mit Startpunkten am Nordfriedhof bzw. am Hofgartenplatz in Sonnenberg über einen gemeinsamen Linienweg vom Dern'schen Gelände über den Hauptbahnhof und die Biebricher Allee, bevor von beiden Linien unterschiedliche Südäste befahren werden.

Die Linie 43 übernimmt innerstädtische Verbindungsaufgaben über den Bahnhof Wiesbaden-Ost nach Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim. Durch die Fahrt über den Otto-Suhr-Ring kann dabei in entscheidendem Umfang Fahrzeit eingespart werden. Für den Stadtteil Mainz-Kostheim und das Wohngebiet Krautgärten im Stadtteil Mainz-Kastel schafft die Linie 43 somit eine schnelle Anbindung an den Hauptbahnhof und die Innenstadt. Durch die Fahrt über die Biebricher Allee ergeben sich dabei zahlreiche neue Umsteigeverbindungen auf den zweiten Ring sowie auf die Aartalbahn.

Die Linie 74 stellt weiterhin eine schnelle Anbindung der Äppelallee und Hagenauer Straße an die Innenstadt her und verkehrt weiter über die Mainzer Stadtteile Mombach und Gonsenheim zum Mühlendreieck in Mainz-Hechtsheim. Das Angebot auf der Linie 74 ist in Abstimmung mit der Stadt Mainz und der Mainzer Mobilität auszugestalten.

Abbildung 99: Linien 43 und 74



Quelle: ioki GmbH

7.2.7. Stadtbus

Der Stadtbus bleibt das Basisangebot des Wiesbadener ÖPNV. Er stellt sicher, dass alle Siedlungsbereiche miteinander verknüpft und an zentrale Zielorte (Innenstadt, Stadtteilzentren und SPNV-Haltestellen) angeschlossen werden. Die Linien des Stadtbusnetzes verkehren grundsätzlich im 30-Minuten-Takt und unterscheiden sich lediglich im Bedienungszeitraum hinsichtlich des Angebots in der Schwachverkehrszeit. Es wird zwischen zwei Angebotsformen im Stadtbusnetz unterschieden:

- Stadtbus-Hauptlinien (9-20) als ganztägige Linien auf bedeutenden Relationen außerhalb des Metrobus-Netzes
- Stadtbus-Ergänzungslinien (21-30) in der Haupt- und Normalverkehrszeit zur Verdichtung und Erweiterung des Linienangebots; Ein Angebot in der Schwachverkehrszeit besteht auf diesen Linien nicht

Ein besonderer Fokus im Stadtbusnetz liegt auf der Bereitstellung tangentialer Verbindungen, die eine Verknüpfung von Siedlungsgebieten außerhalb der zentralen radialen Achsen sicherstellen, auf denen Metrobusse und Sprinterbusse verkehren. Eine zweite zentrale Funktion des

Stadtbusses liegt in der Verdichtung der zentralen Achsen und der Anbindung zwischen diesen Achsen liegenden Siedlungsbereiche. Das Stadtbusnetz hat damit einen entscheidenden Einfluss auf die Netzdichte, die Vielfalt an Verbindungen und die Erschließungswirkung des Wiesbadener ÖPNV.

Abbildung 100: Netzfunktion des Stadtbusses im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Tangentiale Stadtbuslinien

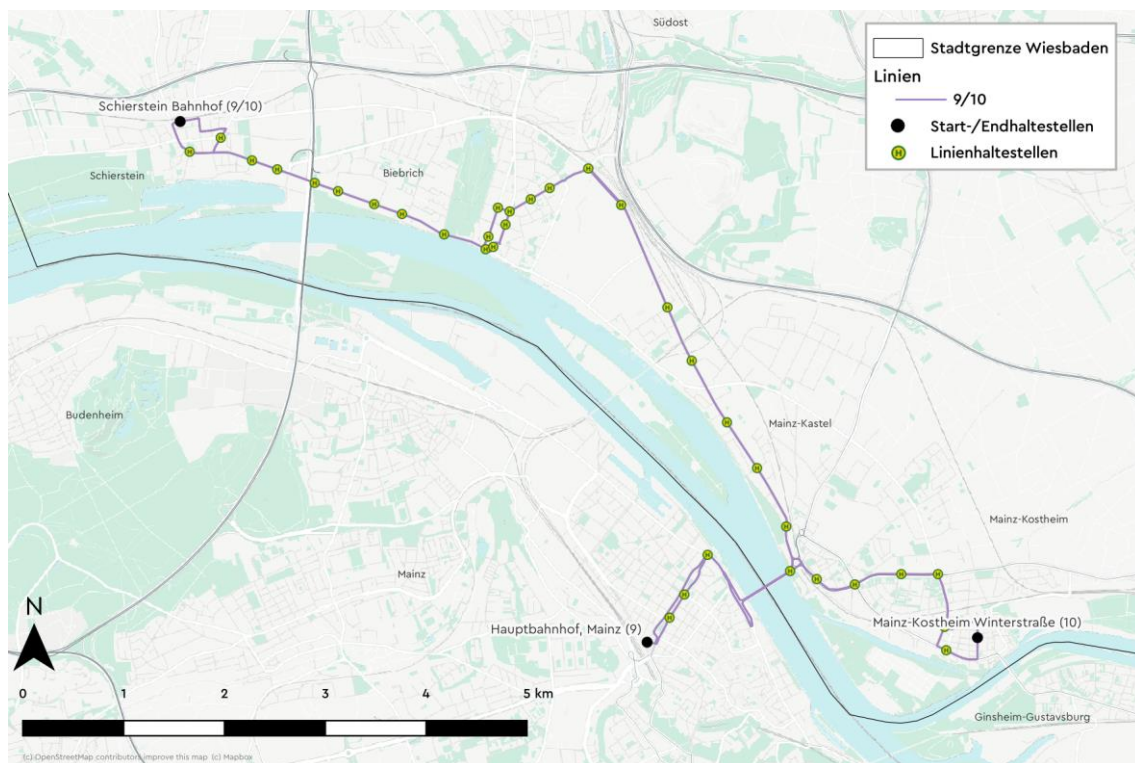
Linienachse 9/10 – Neue Uferlinien

Zur stärkeren Verknüpfung der am Rheinufer liegenden Siedlungsbereiche wird die bisherige Linie 9 zu einer zentralen Linienachse des Stadtbusnetzes mit den Linien 9 und 10 erweitert. Durch die zusätzliche Linie ergeben sich für die Stadtteile Schierstein, Biebrich, Mainz-Amöneburg und Mainz-Kastel ein erweitertes Fahrtenangebot sowie mehr Verbindungen entlang des Rheins.

Der Bahnhof in Schierstein bildet für beide Linien den Ausgangspunkt, sodass eine direkte Verknüpfung zum SPNV-Angebot auf der rechten Rheinstrecke besteht. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der touristischen Bedeutung auf dieser Bahnstrecke bedeutsam, um die Erreichbarkeit von touristischen Zielen wie dem Schiersteiner Hafen, dem Schloss Biebrich und dem Kasteler Rheinufer zu verbessern. Entlang der Rheingaustraße werden darüber hinaus auch Arbeitsplatzschwerpunkte in Schierstein, Biebrich und Mainz-Amöneburg angeschlossen. An den Haltestellen Biebrich Rheinufer und dem Bahnhof Wiesbaden Ost können bestehen zudem zahlreiche Umsteigebeziehungen. In Mainz-Kastel wird die Wiesbadener Straße als bedeutender Siedlungsschwerpunkt durchfahren, bevor eine Aufspaltung der Linienachse erfolgt. Die Linie 9 verkehrt über den bereits im Status Quo befahrenen Linienweg zum Mainzer Hauptbahnhof. Mit der Linie 10 wird die Fahrtbeziehung in Richtung Mainz-Kostheim hergestellt, die insbesondere für die

Stadtteile Biebrich und Schierstein neue attraktive Direktverbindungen entlang des Rheins herstellen.

Abbildung 101: Linien 9 und 10



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 14/24 – Süd-West-Spange

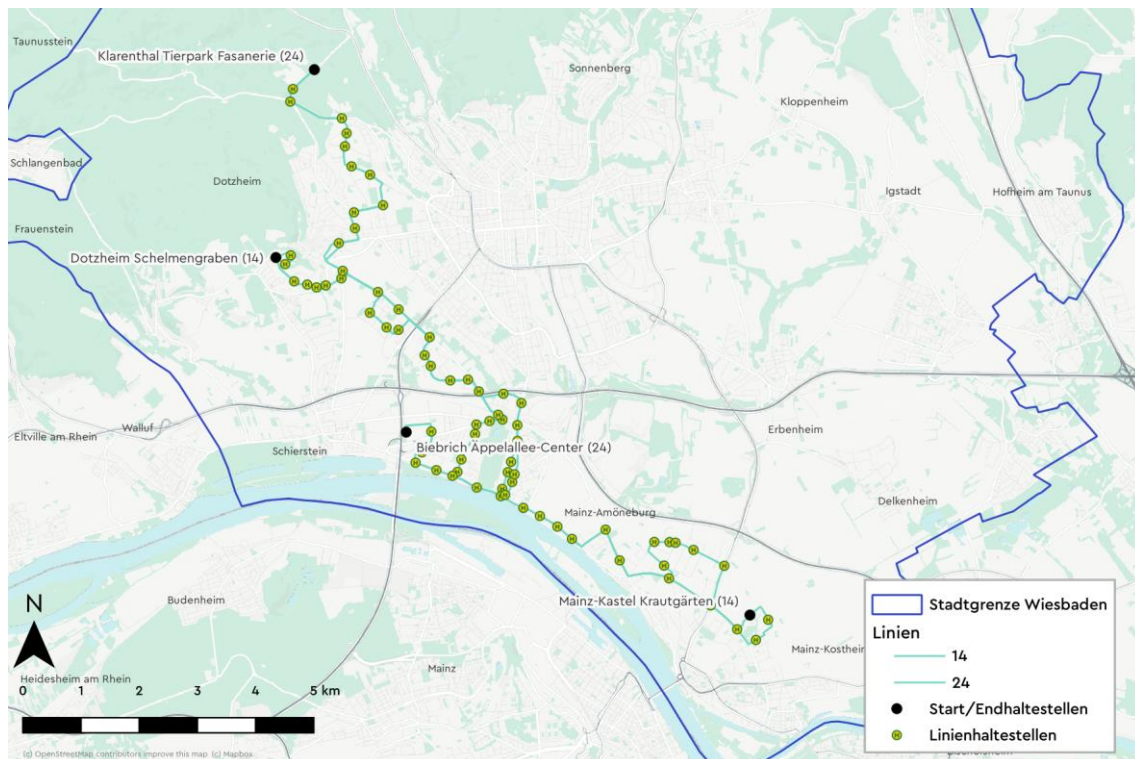
Die Linien 14 und 24 verstärken die Angebotsqualität auf der Achse Dotzheim – Biebrich und bringen damit auch Verbesserungen für die Stadtteile Sauerland und Gräselberg mit sich. Die Haltestellen Dotzheim Mitte, Kahle Mühle sowie Tannhäuserstraße stellen Verknüpfungspunkte zu den Metrobussen auf der Dotzheimer Straße, der Schiersteiner Straße sowie der Biebricher Allee dar.

Die Linie 14 verknüpft die Süd-West-Spange mit dem Wohngebiet Schelmengraben, das als dichtes Wohnquartier und Schulstandort eine besondere Bedeutung für den Wiesbadener Westen aufweist. Auf dem östlichen Abschnitt stellt die Linie eine Verbindung zwischen dem Biebricher Rheinufer und den Bahnhof Biebrich her. Eine besondere Aufgabe hat die Linie für die Verknüpfung der SPNV-Station mit den Gewerbegebieten in Mainz-Amöneburg sowie in Mainz-Kastel. Für das Wohngebiet Krautgärten, in der die Linie 14 endet, entsteht eine umsteigefreie Verbindung in Richtung Biebrich.

Die Ergänzungslinie 24 schafft auf ihrem Nordabschnitt eine Verbindung zwischen den bevölkerungsstarken Stadtteilen Dotzheim und Klarenthal mit Ende an der Fasanerie, die für den Freizeitverkehr in Wiesbaden eine hohe Bedeutung aufweist. Auf ihrem südlichen Abschnitt bedient sie das Gewerbegebiet Carl-Bosch-Straße, die Rheinhütte an der Rheingaustraße sowie das Äppelallee-Center als Endhaltestelle. Durch die Linienführung erhalten die Stadtteile Sauerland und Gräselberg eine direkte Anbindung an das lokale Einzelhandelszentrum ebenso wie an die Biebricher

Innenstadt. Insbesondere aufgrund der Linienbedeutung für den Verkehr zum Arbeitsplatz sowie zum Einkaufen ist die Nebenlinie für den Südwesten Wiesbadens von Bedeutung.

Abbildung 102: Linien 14 und 24



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 16/26 – Süd-Ost-Spange

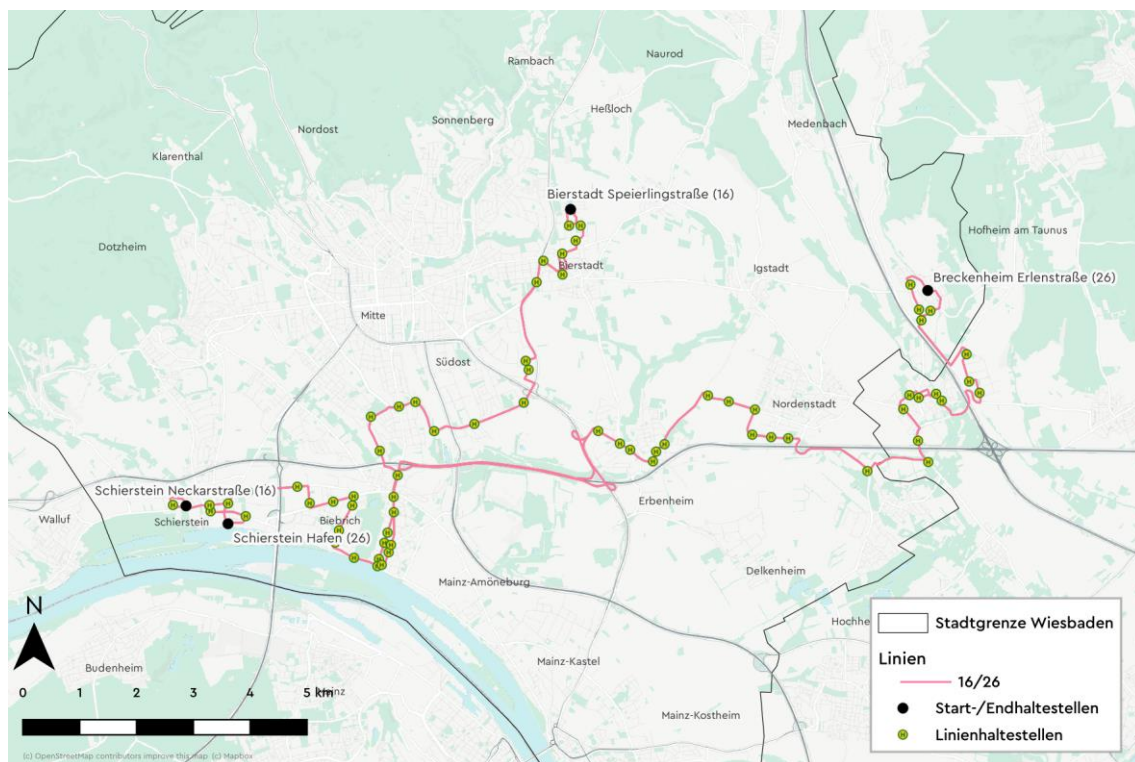
Die Linien 16 und 26 ergänzen das Wiesbadener Stadtbusnetz um zwei neue Tangenten, die eine stärkere Verknüpfung der südlichen und östlichen Stadtteile ermöglichen. Gemeinsam sorgen beide Linien auch für ein zusätzliches Fahrtenangebot zwischen Schierstein und Biebrich. Auf dem gemeinsamen Linienweg liegen dabei sowohl die Hagenauer Straße und die Äppelallee als bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte als auch die Albert-Schweitzer-Allee als verdichteter Wohnstandort. Ebenfalls verkehren beide Linien zentral durch Biebrich und binden dabei auch das Rheinufer und das Schloss Biebrich als Freizeitziele an.

Die Linie 16 verkehrt ab Biebrich Mitte weiter über den Bahnhof Steinberger Straße und schafft in diesem Zuge eine direkte Anbindung an die Aartalbahn. Im weiteren Verlauf folgt die Linie dem zweiten Ring und ermöglicht damit direkte Verbindungen zwischen Biebrich und dem Gewerbegebiet Raiffeisenplatz sowie dem Südfriedhof. Durch die neue Haltestelle Schultheißstraße wird die Erschließungswirkung im Süden Bierstadts noch einmal gesteigert. Das Linienende der Linie 16 liegt im Neubaugebiet Bierstadt-Nord an der Speierlingstraße.

Mit der Linie 26 entsteht eine neuartige Verbindung aus Biebrich in die östlichen Stadtteile der Landeshauptstadt. Durch die Führung des Linienwegs über die Autobahn A66 kann die Reisezeit zwischen Biebrich und Erbenheim gegenüber dem Status Quo stark verringert werden, sodass zum Pkw sehr konkurrenzfähige Fahrzeiten angeboten werden können. Mit der Bedienung des Bahnhofs Erbenheim entsteht auch eine direkte Anbindung Biebrichs an die Ländchesbahn, die

eine kürzere Reisezeit in Richtung der nordöstlichen Stadtteile sowie in den Taunus ermöglicht. Durch die Verknüpfung der Gewerbegebiete in Nordenstadt und Wallau auf ihrem östlichen Linienabschnitt ist die Linie 26 insbesondere im Berufsverkehr von Bedeutung. Die Linie schafft darüber hinaus erstmals eine regelmäßige umsteigefreie Verbindung zwischen den Stadtteilen Nordenstadt und Breckenheim. Eine Verlängerung der Linie 26 nach Langenhain kann in Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger erfolgen.

Abbildung 103: Linien 16 und 26



Quelle: ioki GmbH

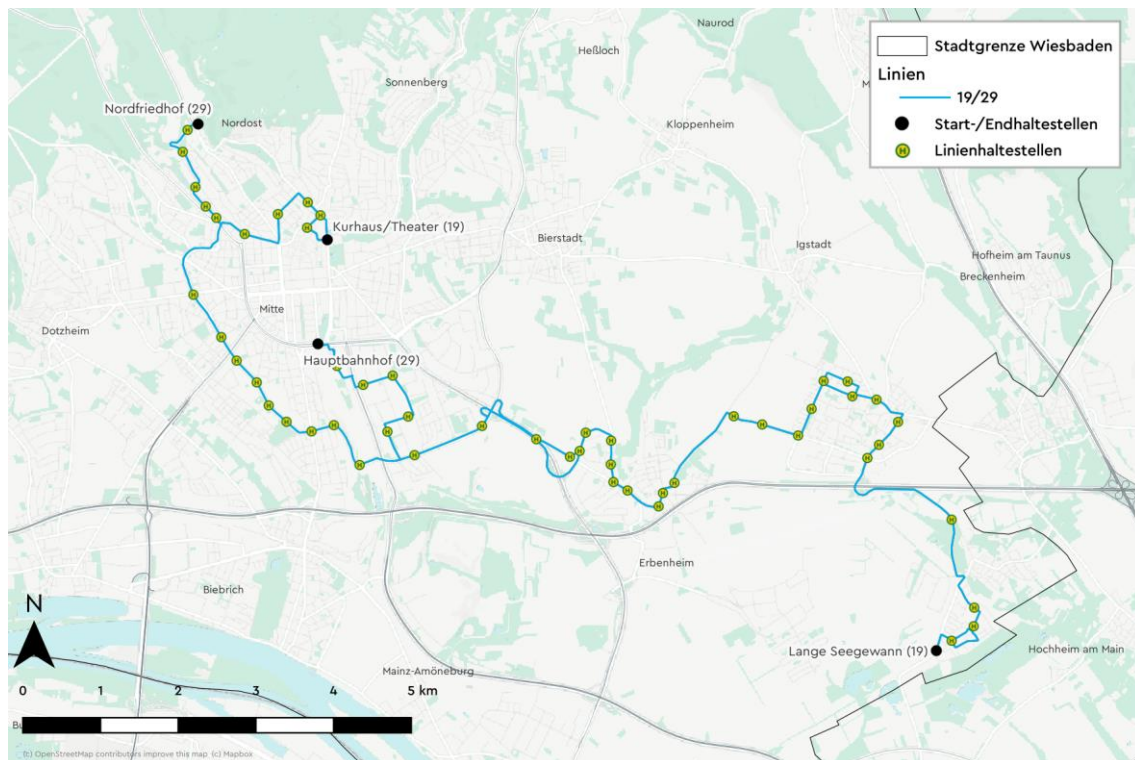
Linienachse 19/29 – Zweiter Ring

Der zweite Ring findet im Wiesbadener ÖPNV-Netz bislang nicht ausreichend Berücksichtigung. Die Linien 19 und 29 verbessern die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete im Umfeld der bedeutenden Tangente maßgeblich. Auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt zwischen Dürerplatz und Velvets Theater entsteht im Zielnetz ein attraktiver 15-Minuten-Takt. Mit den Linien 19 und 29 können aufgrund ihres tangentialen Charakters Fahrten durch die Innenstadt vermieden werden, um so eine Reduktion der Belastung auf zentralen ÖPNV-Achsen zu erreichen.

Die Linie 19 schließt den zweiten Ring an die nördlichen Teile der Innenstadt mit den Haltestellen Kochbrunnen, Webergasse und Kurhaus/Theater an. Insbesondere für das Rheingauviertel und die Siedlungsbereiche an der Dotzheimer Straße entsteht so eine neue ÖPNV-Beziehung, die eine Alternative zu den radialen Verkehren darstellt. Auf ihrem Ostast stellt die Linie 19 vor allem für Lernende sowie für Erwerbstätige mit Arbeitsplatz am zweiten Ring eine attraktive Verbindung nach Erbenheim, Nordenstadt und Delkenheim dar. Auf der Verbindung zwischen Nordenstadt und Delkenheim kann durch die Fahrt auf direktem Weg ein deutlich konkurrenzfähigeres Angebot gegenüber der Führung über Wallau geschaffen werden.

Mit der Linie 29 gelingt die direkte Verknüpfung des Hochschulstandorts Unter den Eichen mit dem Hauptcampus am Kurt-Schumacher-Ring. Auf der Schützenstraße können dadurch zwei weitere stündliche Fahrten angeboten und eine bessere Verbindung in Richtung des zweiten Rings sowie durch einmaligen Umstieg nach Dotzheim und Schierstein bereitgestellt werden. Mit dem Linienende am Hauptbahnhof vervielfältigen sich die direkten Fahrtbeziehungen aus Richtung des zweiten Rings. Unter anderem können auch die Konradinallee sowie das Berufsschulzentrum umsteigefrei erreicht werden.

Abbildung 104: Linien 19 und 29



Quelle: ioki GmbH

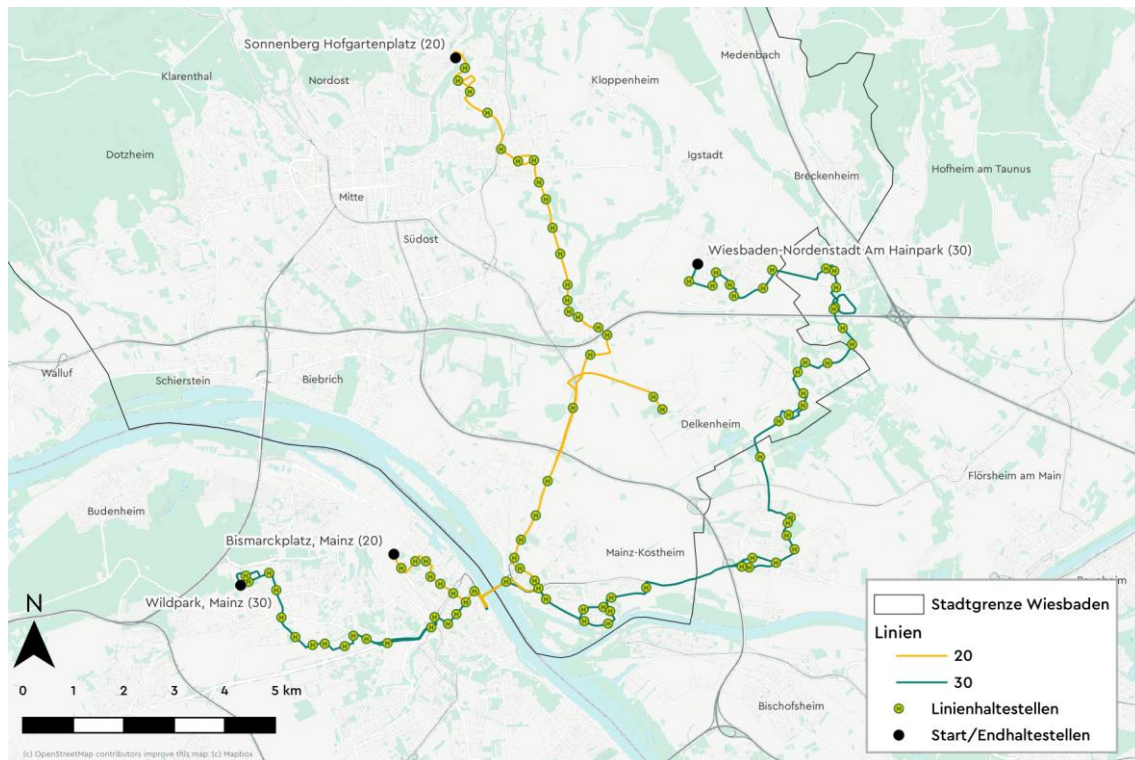
Tangentiale Linien 20/30

Die Linien 20 und 30 ergänzen das tangentielle Stadtbusangebot auf zwei bedeutenden Achsen des Wiesbadener Stadtgebiets. Mit der Linie 20 wird die bereits bestehende Relation Erbenheim - Mainz über Bierstadt nach Sonnenberg verlängert. Damit ergeben sich direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen diesen Stadtteilen, die im bestehenden Netz Umwege und Umstiege erfordert hätten. Ebenso wird eine direkte Verbindung zwischen dem US-Army-Wohnstandort Aukamm und der Militärbasis am Flugplatz hergestellt, die den Wünschen amerikanischer Soldaten und ihrer Familien Rechnung tragen.

Mit der Linie 30 zwischen Mainz und Nordenstadt entsteht eine neuartige Tangente im Südosten Wiesbadens. Auf dem Abschnitt zwischen Mainz und Hochheim verdichtet die Linie ganztägig den Takt und ermöglicht darüber hinaus eine umsteigefreie Fahrt zwischen dem Ortskern des Stadtteils Mainz-Kostheim und der angrenzenden Stadt Hochheim mit Anbindung der Papierfabrik als einem der bedeutendsten Arbeitgeber im Wiesbadener Südosten. Auf ihrem weiteren Verlauf bedient die Linie den Stadtteil Delkenheim und schafft eine zusätzliche Verknüpfung zum SPNV am

Bahnhof Wallau/Delkenheim. Mit der direkten Anbindung des IKEA in Wallau sowie des Gewerbegebiets Ostring in Nordenstadt ist die Linie sowohl für die dort Beschäftigten als auch für die Kundschaft von großer Bedeutung. Mit der Endhaltestelle Am Hainpark wird auch das Neubaugebiet in Nordenstadt an das tangentielle Angebot sowie an den Bahnhof Wallau/Delkenheim angeschlossen.

Abbildung 105: Linien 20 und 30



Quelle: ioki GmbH

Radiale Stadtbuslinien

Linienachse 11/21

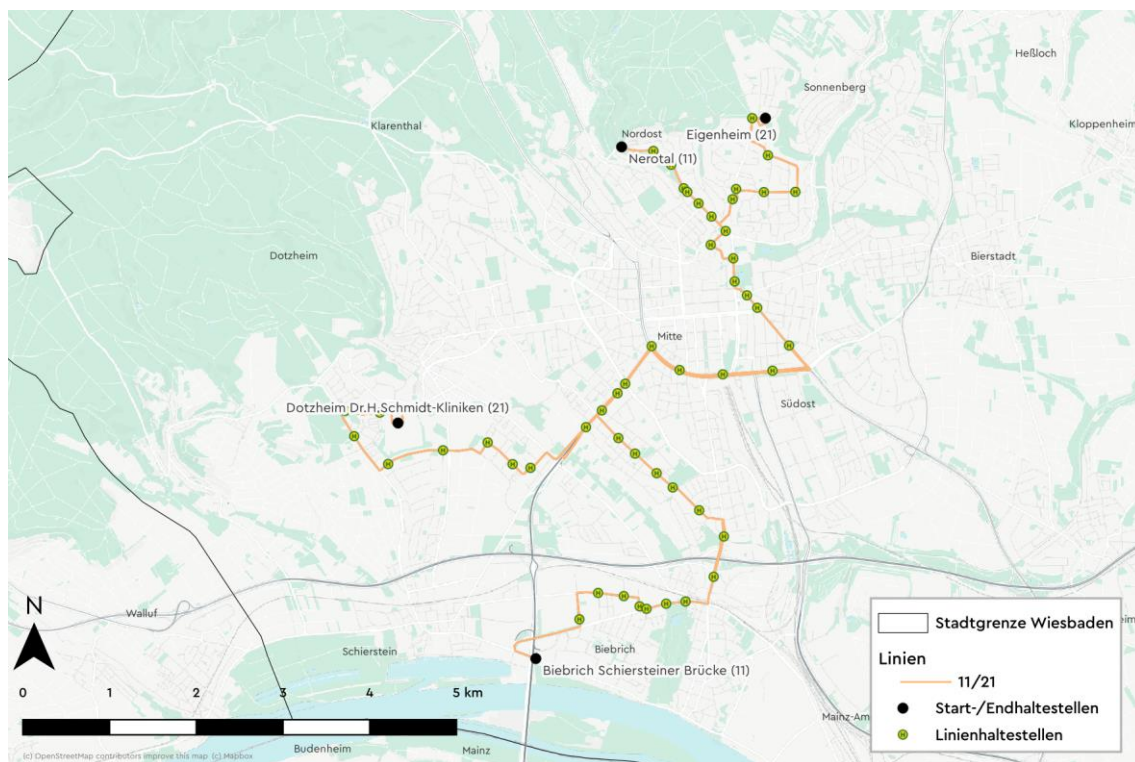
Die Linien 11 und 21 ermöglichen gänzlich neue Fahrtbeziehungen in der Wiesbadener Innenstadt. Durch den Linienweg über die Frankfurter Straße und den Gustav-Stresemann-Ring entsteht eine Linienachse, die im bisherigen Liniennetz des Wiesbadener Stadtbusses keine Berücksichtigung gefunden hat. Für die Frankfurter Straße und die angrenzenden Siedlungsbereiche wird somit eine Verbindung zum Hauptbahnhof hergestellt, die insbesondere für das St.-Josefs-Hospital eine Angebotsverbesserung darstellt. Für den Stadtteil Nordost können mit dem Linienbündel 11/21 zusätzliche Fahrtbeziehungen angeboten werden, wobei die direkte Anbindung der Innenstadt über die Haltestellen Webergasse und Friedrichstraße sichergestellt wird.

Die Hauptlinie 11 verkehrt vom Nerotal über die Taunusstraße in die Innenstadt. Dabei werden mit dem Kochbrunnen und dem Kurhaus weitere Zielorte in Innenstadtnähe bedient. Durch die Verknüpfung von Hauptbahnhof, Nerobergbahn und Kurhaus entsteht eine für den Freizeitverkehr besonders relevante Verbindung. Auf ihrem südlichen Abschnitt ist die Linie 11 als Erschließungslinie für die Anbindung verschiedener Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandorte vorgesehen,

darunter im Rheingauviertel und in Biebrich. Dabei werden die SPNV-Haltestellen Biebrich und Steinberger Straße bedient, an denen ein Umstieg auf die Aartalbahn bzw. auf das SPNV-Angebot der Rechten Rheinstrecke erfolgt. Zur intermodalen Verknüpfung eignet sich auch die Endhaltestelle am P+R-Platz Schiersteiner Brücke, an der gleichzeitig ein Umstieg auf die Uferlinien 9 und 10 möglich ist.

Ergänzt wird die Linie 11 im zentralen Abschnitt von der Linie 21, welche von der Siedlung Eigenheim im Stadtteil Nordost zur Helios-Klinik in Dotzheim verkehrt. Dabei übernimmt die Linie gleichermaßen Erschließungs- und Verbindungsaufgaben. Von besonderer Relevanz hinsichtlich der Netzwirkung ist der südliche Abschnitt der Linie. Für das Sauerland stellt die Linie eine direkte Verbindung an den Hauptbahnhof her und sichert damit eine schnelle Anbindung an den SPNV, welche zusätzlich durch die Verknüpfung mit der Aartalbahn am Haltepunkt Schiersteiner Straße besteht. Durch die Verknüpfung des Sauerlands mit Freudenberg und der Helios-Klinik verbessert sich die Verknüpfung der westlichen Wiesbadener Stadtteile. Als wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt ist die Helios Klinik durch die Linie 21 somit besser an das Rheingauviertel und das Sauerland angebunden.

Abbildung 106: Linien 11 und 21



Quelle: ioki GmbH

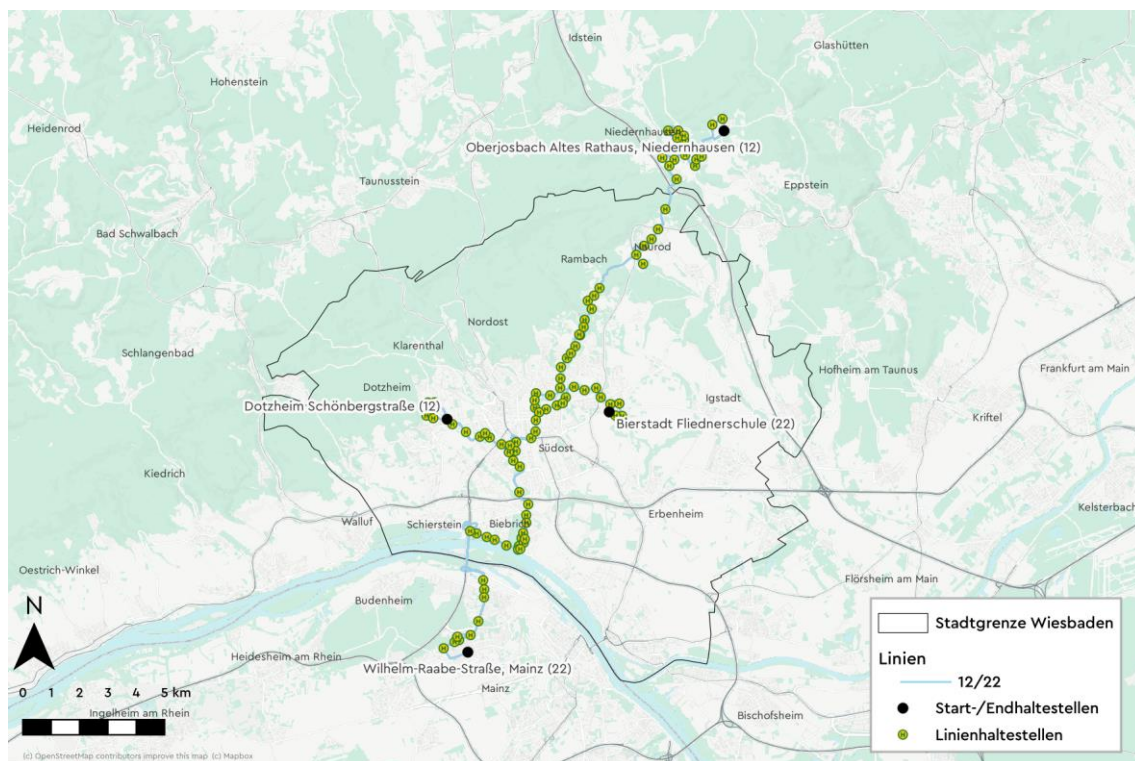
Linienachse 12/22

Die Linien 12 und 22 stärken auf ihrem zentralen Linienabschnitt verschiedene Netzelemente des Wiesbadener ÖPNV, die im bisherigen Netz nur unzureichend angebunden werden konnten. Durch die Fahrt über die Friedrich-Ebert-Allee erhält der bestehende Arbeitsplatzschwerpunkt einen regelmäßigen Anschluss an den Stadtbusverkehr, sodass die Erschließungswirkung des ÖPNV maßgeblich verbessert wird. Auch das Wiesbadener Museumsquartier erhält durch die neue Linienführung eine eigene Haltestelle, die die Erreichbarkeit der ansässigen Museen sowie des RheinMain CongressCenters, insbesondere aus Richtung des Hauptbahnhofs, verbessert. Das Dichterviertel profitiert im Besonderen von der Linienachse 12/22, die sowohl eine verbesserte Bedienungshäufigkeit als auch eine direkte und umsteigefreie Verbindung in die westliche Innenstadt herstellt. Auch aus diesem Grund ist die Linienachse der Linien 12 und 22 von Bedeutung, wenn es um die Erhöhung der innerstädtischen Netzdichte geht.

Mit der Stadtbus-Hauptlinie 12 zwischen Niedernhausen und dem Wiesbadener Stadtteil Kohlheck ergeben sich zahlreiche neue Direktverbindungen im Wiesbadener Stadtraum sowie in die direkte Umgebung. Für die Gemeinde Niedernhausen verstärkt sich das Bedienungsangebot in Richtung Wiesbaden von einer auf drei Fahrten je Stunde. Durch die Linie 12 sind dabei auch umsteigefreie Fahrten in die Wiesbadener Stadtteile Rambach und Sonnenberg möglich. Für Freizeitverkehre bietet die Linie 12 durch die Anbindung der Burg Sonnenberg, des Kurhauses und Kurparks sowie durch die Zubringerfunktion in Richtung Kellerskopf Potenziale. Auf ihrem Westast hat die Linie bedeutende Erschließungsfunktionen für das Künstler- und Europaviertel, die eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof erhalten. Mit dem Polizeipräsidium und der Volkshochschule werden weitere Zielorte im Stadtraum miteinander verknüpft, zudem erhält die als Arbeitsplatzstandort relevante Holzstraße eine ÖPNV-Anbindung. Das Linienende im Langendellschlag gewährleistet für das dortige Siedlungsgebiet eine regelmäßige Erschließung, die die Attraktivität des ÖPNV-Angebots erhöht.

Die Linie 22 erfüllt ebenfalls Erschließungsaufgaben in bisher nicht ausreichend erschlossenen Siedlungsgebieten. In Bierstadt werden die Fliednerschule sowie die Aukammallee als Klinikstandort in das ÖPNV-Netz integriert und mit dem Bierstadter Zentrum verknüpft. Auf ihrem südlichen Linienast erschließt die Linie 22 verschiedene Wohngebiete Biebrichs, das Biebricher Zentrum und die Rheingaustraße. Besondere Zielorte sind dabei der Sportpark Rheinhöhe, das Biebricher Rheinufer und das Schloss Biebrich ebenso wie der Haltepunkt Steinberger Straße an der Aartalbahn. Eine besondere Bedeutung hat die Linie 22 für die Verknüpfung des Stadtteils Biebrich mit dem Mainzer Westen. Hier entsteht über die Schiersteiner Brücke eine direkte Verbindung in die Mainzer Stadtteile Mombach und Gonsenheim.

Abbildung 107: Linien 12 und 22



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 13/23

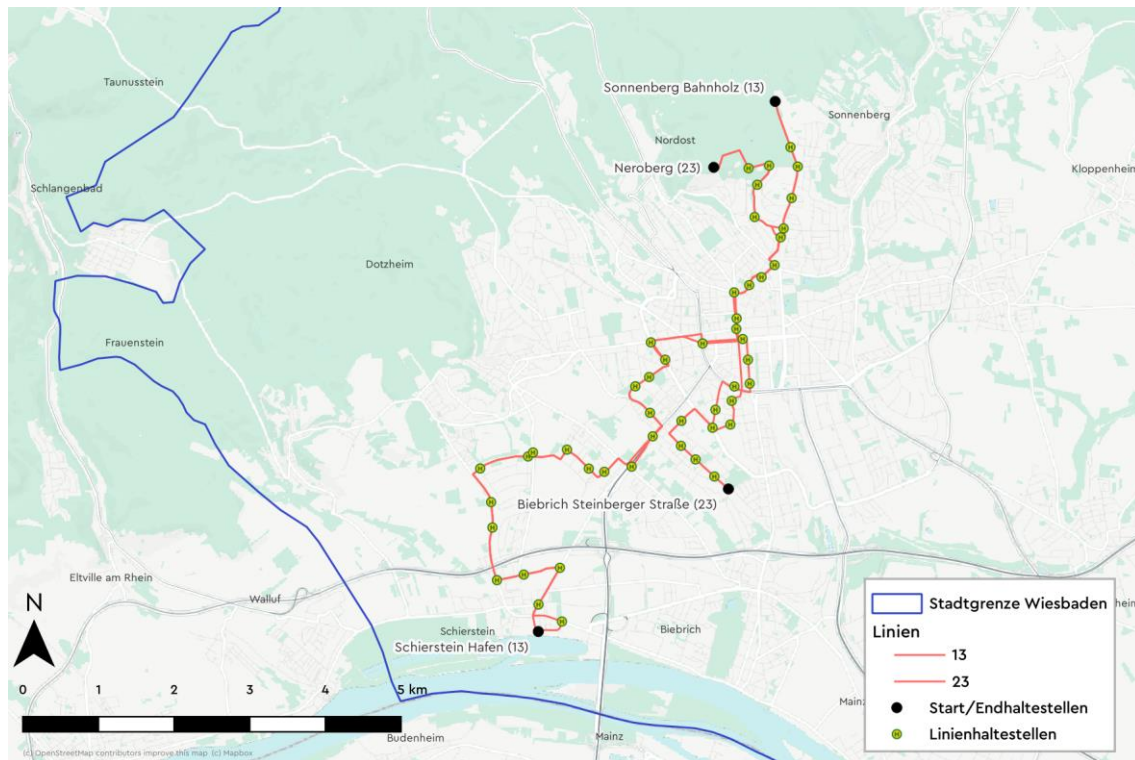
Die Linien 13 und 23 bedienen gemeinsam die westliche Innenstadt zwischen den Haltestellen Kochbrunnen und Schwalbacher Straße/LuisenForum. Durch den Linienweg über die Coulinstraße mit einer neuen Haltestelle am Römertor ergibt sich eine neue Fahrtbeziehung zwischen der nördlichen und westlichen Innenstadt, die im bestehenden ÖPNV-Netz nur umwegig realisiert ist. Ergänzend zu den Linien 11 und 21, die die östliche Innenstadt und den Hauptbahnhof bedienen, ermöglichen die Linien 13 und 23 Verbindungen zwischen dem Stadtteil Nordost und der westlichen Innenstadt.

Auf ihrem südlichen Linienast verkehrt die Linie 13 über das Künstler- und Europaviertel, wo sie sowohl zusätzliche Erschließungsaufgaben übernimmt als auch eine Verknüpfung zu den Knotenhaltestellen Waldstraße, Kahle Mühle und dem Haltepunkt Schiersteiner Straße herstellt. Dabei bleibt auch eine regelmäßige Verbindung zum Sauerland bestehen, die im Bestandsnetz durch die Linie 18 hergestellt wird. Neben der Linie 21 verknüpft auch die Linie 13 das Sauerland mit dem angrenzenden Stadtteil Freudenberg, wobei hier insbesondere der südliche Teil Freudenbergs im Fokus steht. Auf der Relation zwischen beiden Stadtteilen kann durch den neuen Linienweg eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit erzielt werden. Mit der Endhaltestelle am Schiersteiner Hafen erfüllt die Linie 13 als erschließende Linie für den Südwesten Wiesbadens eine wichtige Funktion, indem sie zahlreiche Siedlungsgebiete miteinander sowie mit bedeutenden ÖPNV-Knoten verknüpft.

Die Linie 23 übernimmt ebenfalls eine erschließende Funktion und sorgt für eine direkte Innenstadtanbindung des Dichterviertels sowie der Waldstraße. Mit der Anbindung der

Dostojewskistraße erschließt die Linie auch das dort befindliche Entwicklungsgebiet, dessen Bedeutung als Arbeitsplatzstandort deutlich zugenommen hat. Am Haltepunkt Steinberger Straße besteht Anschluss an die Aartalbahn sowie in Richtung Biebrich.

Abbildung 108: Linien 13 und 23



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 15/25

Anders als die übrigen Stadtbuslinien verkehren die Linien 15 und 25 wie viele Metrobuslinien in Ost-West-Richtung über die zentrale Innenstadtachse. Dabei erschließen die Linien vorwiegend solche Siedlungsbereiche an, die nicht im Metrobusnetz an die Innenstadt angebunden sind. Durch den Halt an mehreren relevanten Innenstadthaltestellen bestehen von der Linienachse vielfältige Umsteigebeziehungen in zahlreiche Stadtteile.

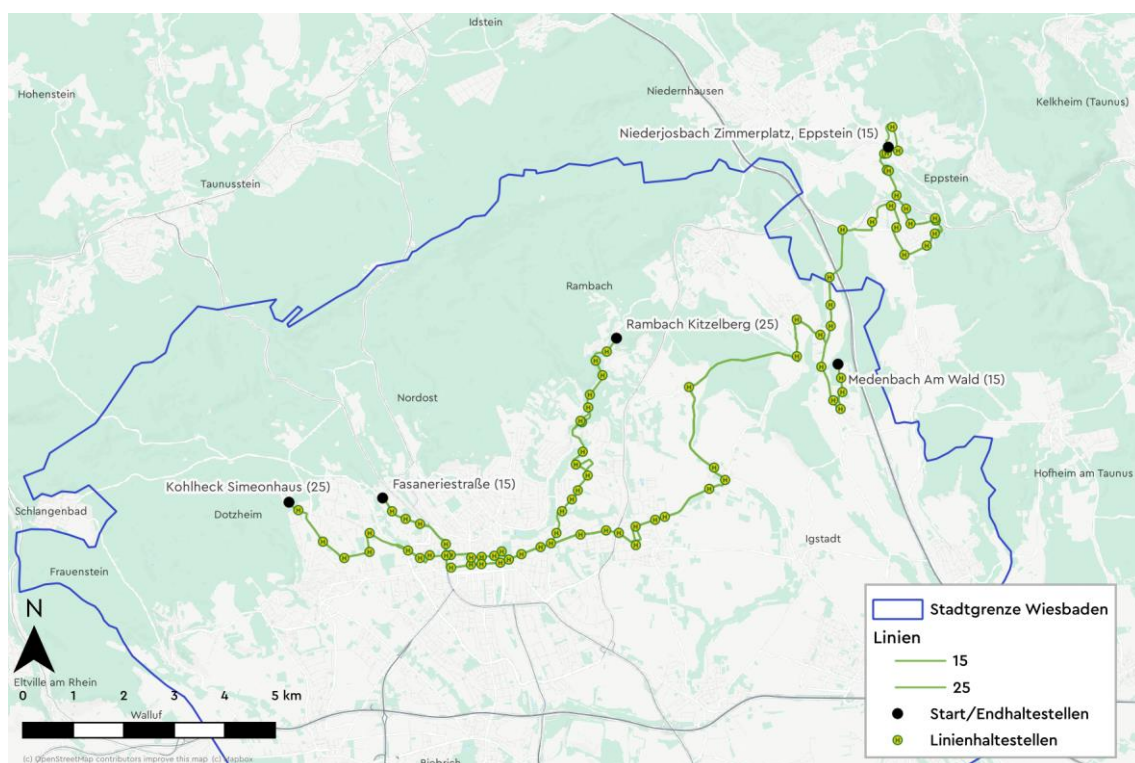
Die Linie 15 verbindet das Siedlungsgebiet Lahnstraße und den Dürerplatz direkt mit der Wiesbadener Innenstadt. Durch die Bedienung der Wohngebiete an der Flachstraße und der Anne-Frank-Straße werden weitere Siedlungsgebiete erschlossen, bevor die Linie die Hochschule RheinMain und das Westend bedient. Auf dem östlichen Linienast verkehrt die Linie auf der Bierstadter Straße und durch den Ortskern Bierstadts in den Wiesbadener Osten. In diesem wird die Verknüpfung der einzelnen Stadtteile miteinander verstärkt. Die Relation Bierstadt – Kloppenheim – Heßloch wird dabei weiter in Richtung Auringen verlängert, um die Verknüpfung benachbarter Siedlungsgebiete zu verbessern.

Durch die vorgeschlagene stündliche Weiterführung der Linie in Richtung Eppstein-Bremthal, welche mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger abzustimmen ist, entstehen weitere Verbesserungen für den Wiesbadener Osten. So werden nicht nur die Auringer Mühle und das Siedlungsgebiet Tannenring regelmäßig und vollständig durch den Linienverkehr erschlossen,

sondern auch eine Anbindung an die S-Bahn Rhein-Main am Bahnhof Bremthal hergestellt, der für Fahrten in Richtung Frankfurt von Relevanz ist. Für den Eppsteiner Ortsteil Bremthal verbessert sich die Anbindung nach Wiesbaden deutlich, da bisher notwendige Umstiege in Naurod vollständig entfallen. Gleiches gilt für den Eppsteiner Ortsteil Niederjosbach, in den jede zweite Fahrt der Linie verlängert wird. Ebenfalls stündlich verkehrt die Linie 15 ab Auringen weiter über den Haltepunkt Auringen/Medenbach und das Wohngebiet Medenbach-Süd zur Haltestelle Am Wald. Dadurch können Erschließungsdefizite im Süden Medenbachs ausgeglichen und eine direkte Verbindung aus Kloppenheim und Heßloch zum Haltepunkt Auringen/Medenbach hergestellt werden.

Mit der Linie 25 findet eine Verstärkung des Bedienungsangebots auf zwei bedeutenden Achsen des Wiesbadener ÖPNV-Netztes statt. Einerseits bietet die Linie eine direkte Innenstadtanbindung für den Siedlungsbereich Aukamm, das dortige Thermalbad und den Friedhof Sonnenberg, andererseits fungiert sie als Verstärkerlinie für den Abschnitt Sonnenberg – Rambach, sodass für Rambach sowohl die Bedienungshäufigkeit als auch die Verbindungsvielfalt gesteigert werden können. Auf dem Westast erfolgt eine Verknüpfung der Innenstadt mit dem Stadtquartier Kohlheck, welches durch die veränderte Linienführung eine direkte Verbindung zur Hochschule RheinMain und in das Westend erhält.

Abbildung 109: Linien 15 und 25



Quelle: ioki GmbH

Linienachse 17/27

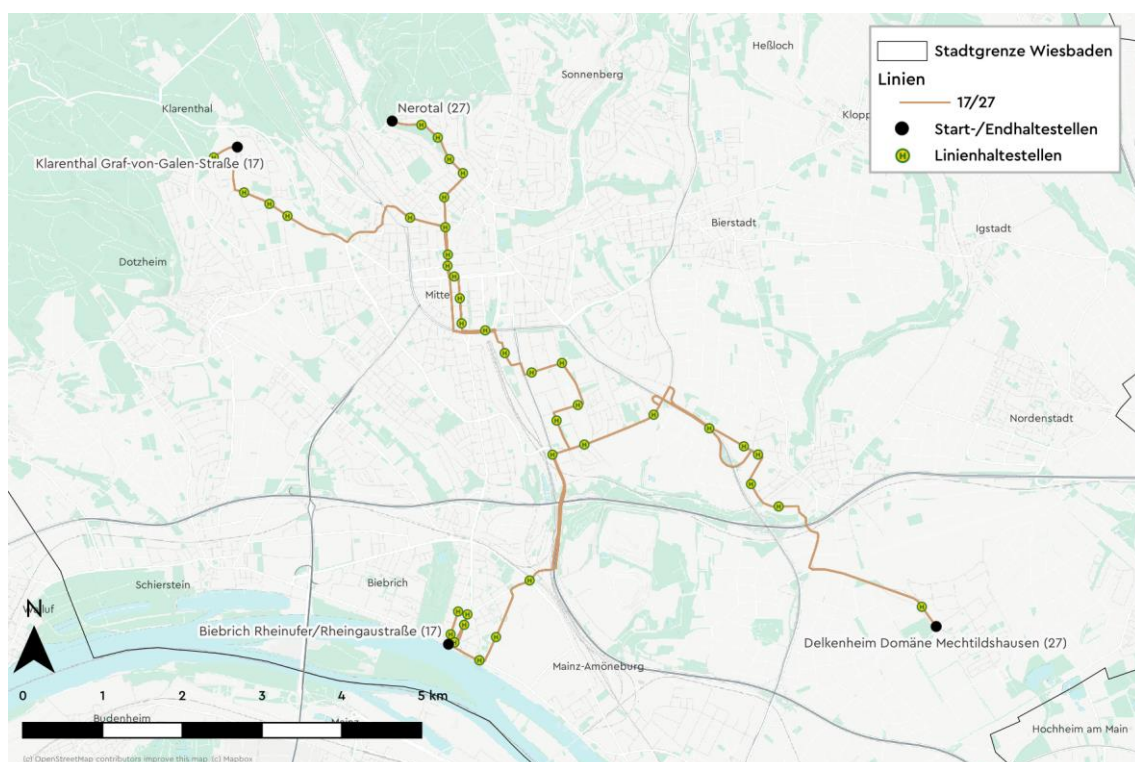
Die Linien 17 und 27 spielen insbesondere für das Wiesbadener Berufsschulzentrum eine bedeutende Rolle, für das sie eine größere Verbindungsvielfalt erzeugen. Auf ihrem gemeinsamen Linienabschnitt verbinden die Linien die westliche Innenstadt mit dem Hauptbahnhof und dem

Stadtteil Südost. Trotz der vergleichsweise geringen Linienlänge erfüllen beide Linien Verbindungsaufgaben und dienen dabei unter anderem der Verdichtung des Metrobusnetzes.

Mit der Linie 17 entsteht eine neue Fahrtbeziehung aus Klarenthal in die Innenstadt. Durch die vom Metrobusnetz abweichende Linienführung kann somit auch eine direkte Innenstadtverbindung von der Haltestelle Ernst-von-Harnack-Straße angeboten werden. Durch die Fahrt der Linie über den Michelsberg wird auch die Erschließung der nördlichen Innenstadt aus Richtung Klarenthal gefördert. Auf ihrem Südast verkehrt die Linie 17 vom Berufsschulzentrum analog zur Linie 3 aus dem Bestandsnetz zum Biebricher Rheinufer.

Die Linie 27 verdichtet zum Nerotal das Angebot der Linie 11 und schafft dabei eine neue Verbindung in die westliche Innenstadt über die im Status Quo nicht befahrene Röderstraße. Für das Nerotal entsteht damit eine zusätzliche Fahrtbeziehung in die Innenstadt, die komplementär zur Funktion der Linie 11 ist. Auf ihrem südlichen Abschnitt stellt die Linie eine neue Verbindung zwischen dem Berufsschulzentrum und Erbenheim her und bedient dabei auch den Südfriedhof sowie den Gewerbestandort Abraham-Lincoln-Park. In Erbenheim verbessert die Linie 27 die Erschließung des Bereichs Erbenheim Süd über den Kreuzberger Ring und die Straße Zur Schleifmühle. Mit dem Linienende an der Domäne Mechthildshausen verstärkt sie das Linienangebot zu diesem lokalen Freizeitziel und stellt eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof und in die Innenstadt her.

Abbildung 110: Linien 17 und 27



Quelle: ioki GmbH

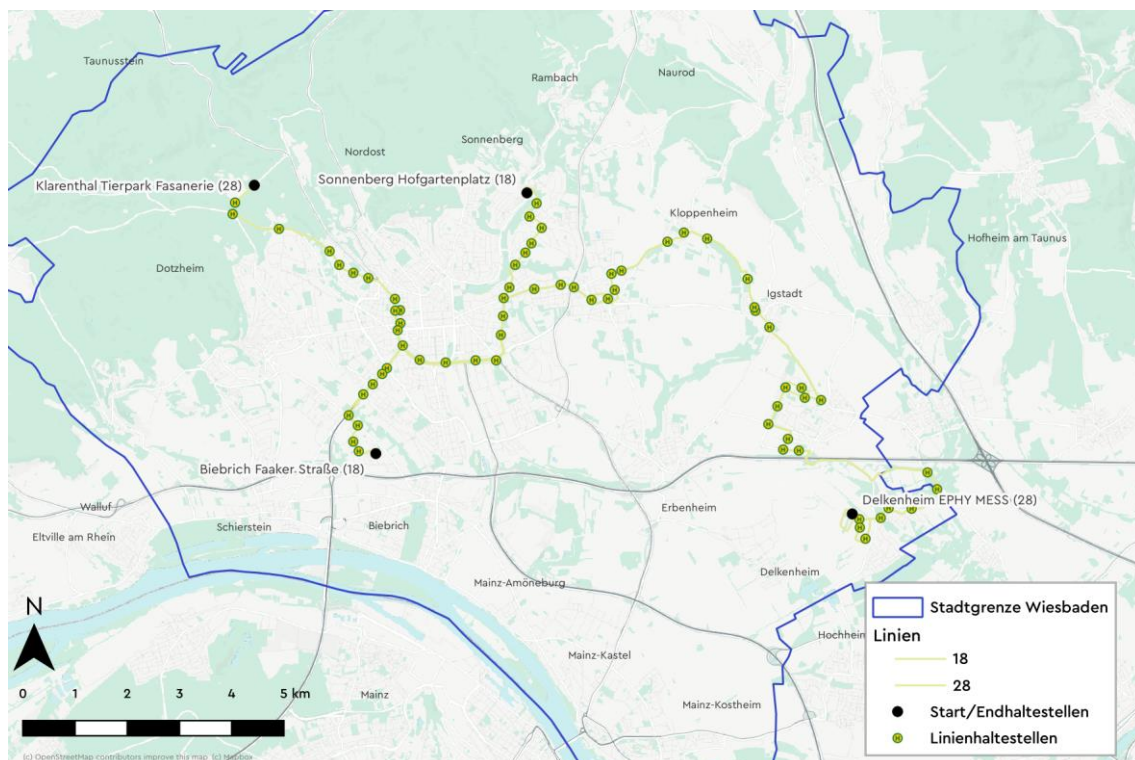
Linienachse 18/28

Die Linien 18 und 28 erfüllen als Verbindungen zum Hauptbahnhof eine wichtige Netzfunktion, insbesondere für den ersten Ring. Dies ist vor allem für die Schulstandorte am Moltkering sowie

für die zahlreichen Arbeitsplatzstandorte im Umfeld des Hauptbahnhofs von Bedeutung. Die Linie 18 verkehrt vom Stadtquartier Gräselberg über die Schiersteiner Straße zum Hauptbahnhof und stellt damit eine neue umsteigefreie Verbindung auf dieser Relation her. Auf ihrem Ostast verkehrt die Linie über die Siedlung Aukamm und Sonnenberg nach Rambach. Auch hier übernimmt sie wichtige Funktionen im Freizeitverkehr mit der Anbindung des Thermalbads Aukamm sowie der Burg Sonnenberg. Für Sonnenberg wird durch die Linie 18 die Fahrzeit zum Hauptbahnhof verkürzt und die Erreichbarkeit der Schulstandorte am Moltkering verbessert.

Die Linie 28 erschließt den Bereich Tierpark/Fasanerie im nordwestlichen Stadtgebiet und verbindet diesen mit dem Hauptbahnhof. Auf diesem Abschnitt hat die Linie eine hohe Bedeutung im Freizeitverkehr, da sie neben dem Tierpark auch die gastronomischen Ziele am Dürer- und Sedanplatz bedient. Auch aus diesem Grund ist eine möglichst geradlinige Verbindung zum Hauptbahnhof wichtig, um einen direkten SPNV-Anschluss für Stadtbesuchende herzustellen. Auf ihrem Ostast verbindet die Linie Bierstadt über den ersten Ring mit dem Hauptbahnhof und bietet auf dieser Relation Reisezeitvorteile gegenüber den übrigen Buslinien über die Bierstadter Straße. Auf ihrem weiteren Verlauf verknüpft die Linie mehrere Stadtteile miteinander, darunter Kloppenheim, Igstadt und Nordenstadt. Auf der Verbindung Kloppenheim - Bierstadt verdichtet sie das Linienangebot auf einen 15-Minuten-Takt. Der Linienendpunkt im Gewerbegebiet Delkenheim bedeutet ein ganztägiges und regelmäßiges Angebot für den Max-Planck-Ring, dessen Bedeutung als Arbeitsplatzstandort durch das neue Liniennetz somit stärker gewürdigt wird.

Abbildung 111: Linien 18 und 28



Quelle: ioki GmbH

7.2.8. Quartiersbus

Der Quartiersbus bildet für die Landeshauptstadt Wiesbaden ein besonderes ÖPNV-Produkt für kleinräumige Verbindungen mit Erschließungsfunktion und ermöglicht ein ÖPNV-Angebot auf solchen Relationen, auf denen entweder nicht ausreichend Nachfrage für einen Betrieb mit Standardlinienbussen besteht oder aufgrund der vorhandenen Infrastruktur lediglich kleinere Fahrzeugtypen in Betracht kommen. Neben dem Quartiersbus als festem Linienangebot ist auch das Angebot flexibler Bedienungsformen möglich und vorgesehen (vgl. Kapitel 7.2.1). Welche der beiden Angebotsformen eingesetzt wird, ist auch von der Siedlungsstruktur und der damit zusammenhängenden Bündelungswirkung des ÖPNV abhängig. Grundsätzlich sind alle der vorgeschlagenen Quartiersbuslinien auch als On-Demand-Verkehre umsetzbar.

Abbildung 112: Netzfunktion des Quartiersbus (Linie 31-33) im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

Das Quartiersbusnetz umfasst drei verschiedene Netzsysteme:

- Quartiersbus Nord zwischen den Stadtteilen Kohlheck und Bierstadt
- Linie 34 zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und dem Gewerbegebiet Unterer Zwerchweg; diese Linie kann nachfrageabhängig auch mit größeren Fahrzeugen bedient werden
- Regionaler Quartiersbus zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Zielen im Rheingau-Taunus-Kreis

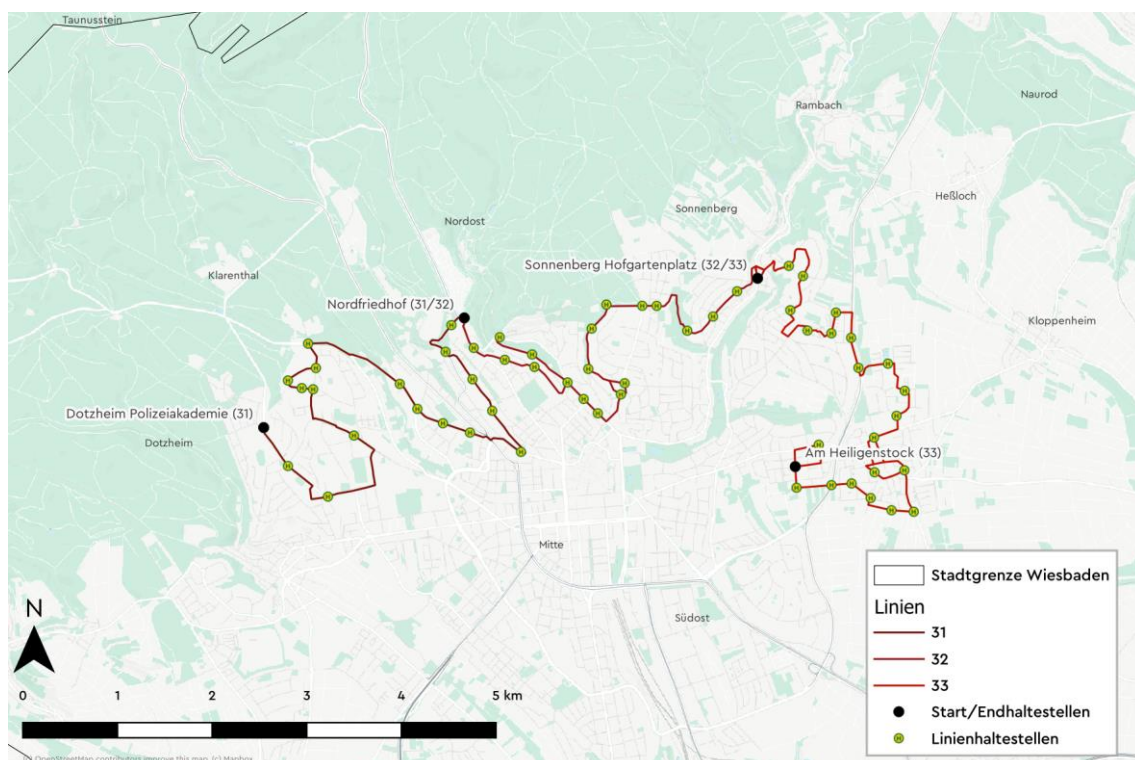
Linien 31, 32 und 33 – Quartiersbus Nord

Der Quartiersbus Nord umfasst drei aneinander anknüpfende Linien, die zwischen den Stadtteilen Kohlheck und Bierstadt im 30-Minuten-Takt verkehren. Mit der Linie 31 kann dabei eine direkte

Verbindung zwischen den Zentren Kohlhecks und Klarenthals geschaffen werden. Außerdem erhält der Stadtteil Klarenthal auch eine Verbindung in Richtung Dürerplatz und Nordfriedhof über die Lahnstraße. Durch die Linie 32 zwischen dem Nordfriedhof und dem Hofgartenplatz wird die Konnektivität des Liniennetzes im Stadtteil Nordost gesteigert. Insbesondere für die topografisch bewegten Gebiete im Umfeld des Nerotal's sowie im Westen Sonnenbergs können durch das Quartiersbusnetz die Fußwege zur nächsten Haltestelle reduziert werden. Zudem werden die Endhaltestellen Nordfriedhof, Nerotal, Eigenheim und Hofgartenplatz direkt miteinander verbunden, womit auch eine stärkere Vernetzung von Stadtbusästen sichergestellt wird.

Die Linie 33 hat als östlichste der drei Quartiersbuslinien eine besondere Rolle für die Verbesserung der Erschließungsqualität. Sie schafft einen direkten Anschluss für das Wohngebiet Am Birnbaum und die Siedlung Bayernstraße, die umsteigefrei an das Nahversorgungszentrum Bierstadt angebunden werden. Ebenfalls berücksichtigt ist das Neubaugebiet Bierstadt-Nord sowie die Wohnquartiere im Bierstadter Süden. Durch die Anbindung des Wohngebiets Neptunstraße kann ein weiteres Erschließungsdefizit behoben werden.

Abbildung 113: Linien 31, 32 und 33



Quelle: ioki GmbH

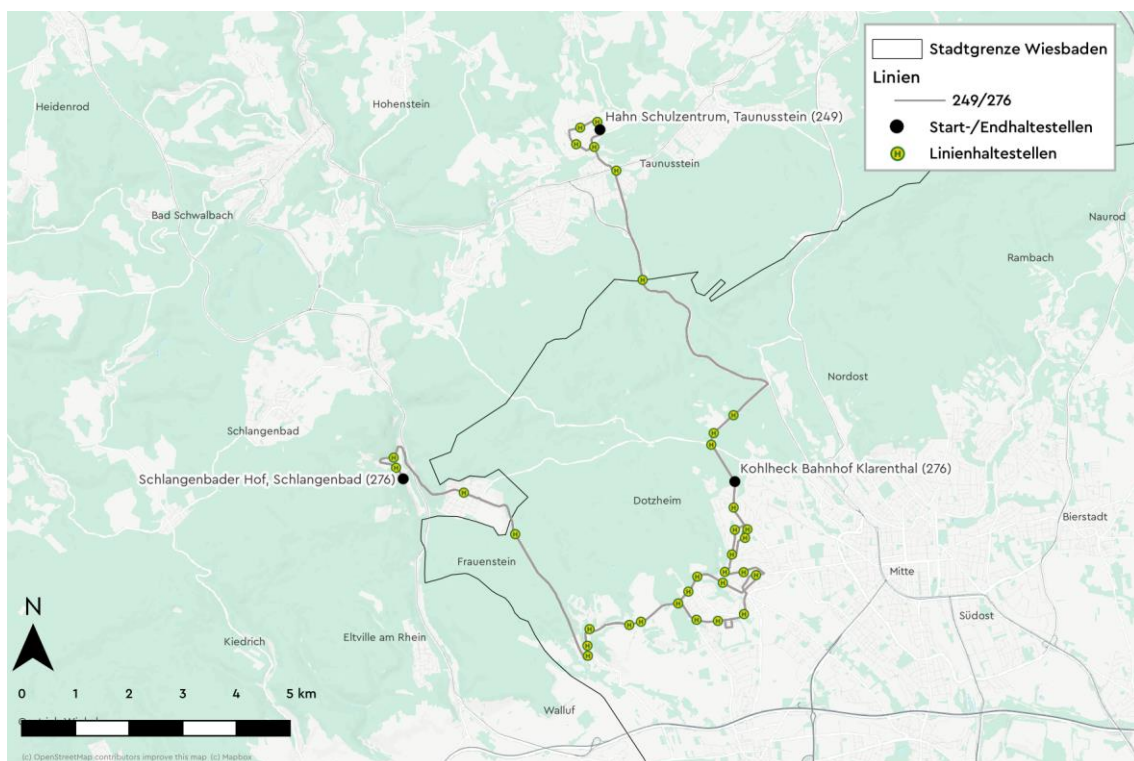
Linien 249 und 276 – Regionaler Quartiersbus

Das Prinzip eines regionalen Quartiersbusses ist in der Landeshauptstadt Wiesbaden ein neuer Ansatz zur verbesserten Verknüpfung von Stadt und Umland. Die beiden Linien haben keine Verbindungsfunktionen in Richtung der Wiesbadener Innenstadt, sondern dienen der Erschließung auf kleinräumigen Relationen zwischen Wiesbadener Stadtteilen und benachbarten Ortsteilen im Rheingau-Taunus-Kreis. Auf einem gemeinsamen Abschnitt verknüpfen sie die Stadtteile Kohlheck, inklusive des Aartalbahnhof-Haltepunkts Klarenthal, und Dotzheim (Dotzheim-Mitte sowie

Helios HSK) miteinander, wobei ein neuer Linienweg über Felsenstraße und Bethelstraße befahren wird, der diesen aufgrund der topografischen Situation nur unzureichend an den ÖPNV ange-schlossenen Siedlungsbereich berücksichtigt.

Die Linie 249 verkehrt ab Kohlheck über die Fasanerie und die Eiserne Hand in Richtung Taunusstein-Hahn. Dort übernimmt die Linie Erschließungsaufgaben im Wohngebiet Hahn-Nord, sodass weitere sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr relevante Relationen abgedeckt werden. Die Linie 276 verkehrt ab Dotzheim in Richtung Frauenstein und anschließend weiter über den Bestattungswald und den Schlangenbader Ortsteil Georgenborn zum Schlangenbader Hof. Auch diese Linie hat Verknüpfungsaufgaben im Alltags- und Freizeitverkehr.

Abbildung 114: Linien 249 und 276



Quelle: ioki GmbH

7.3. Bedarfsverkehre

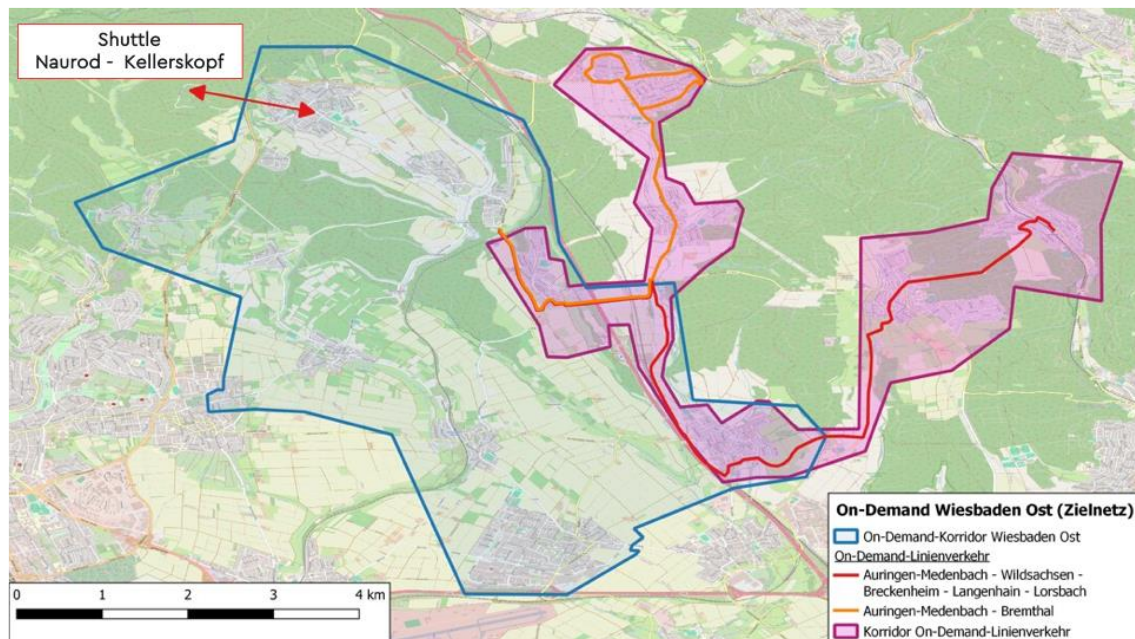
Flexible Bedarfsverkehre in Form von On-Demand-Angeboten bieten die Möglichkeit, sowohl in Wiesbaden als auch im Rheingau-Taunus-Kreis, das ÖPNV-Angebot im Rahmen des Nahverkehrsplanes zeitlich und räumlich sinnvoll zu ergänzen. Zudem erhöhen sie für diejenigen Bürger und Bürgerinnen, die in Bereichen mit geringer Siedlungsdichte und verhältnismäßig schwächerem Linienangebot leben, einen verbesserten Zugang zum ÖPNV.

In Wiesbaden greift diese Ergänzung insbesondere in der nächtlichen Schwachverkehrszeit wochentags und am Wochenende sowie im Bereich der östlichen Ortsteile. Zusätzlich ergänzen Angebot des Anrufsammeltaxis (AST) das ÖPNV-Angebot auf quartiersbezogenen Relationen.

7.3.1. On-Demand-Verkehre im Wiesbadener Osten

Mit den Buslinien des Zielnetzes werden die wesentlichen Relationen zwischen den östlichen Ortsbezirken abgedeckt. Zur Steigerung der Erschließungs- und Verbindungsqualität soll in der Normalverkehrszeit von 5:30 bis 20:30 ein zusätzliches Angebot an flächenhaftem On-Demand-Verkehr geschaffen werden. Damit können weitere Relationen bedient werden, für die kein Angebot durch eine Busverbindung besteht, so z. B. in einzelne Gemeinden des Main-Taunus-Kreises (z. B. Bremthal, Wildsachsen, Lorsbach, Langenhain). Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden, sind die On-Demand-Shuttles nur dann buchbar, wenn keine Buslinienverbindung für die gewünschte Relation besteht. Der Korridor für den On-Demand-Verkehr bedient die Wiesbadener Ortsbezirke Naurod, Auringen, Medenbach, Nordenstadt, Igstadt, Heßloch, Rambach und Kloppenheim. Ergänzend beinhaltet der Korridor die Bushaltestellen „Töpferstraße“ und „Rostocker Straße“ in Bierstadt. Ab einer Fahrtweite von 500 m bedient der On-Demand-Verkehr jede gewünschte Relation innerhalb des Korridors.

Abbildung 115: On-Demand-Konzept für den Wiesbadener Osten



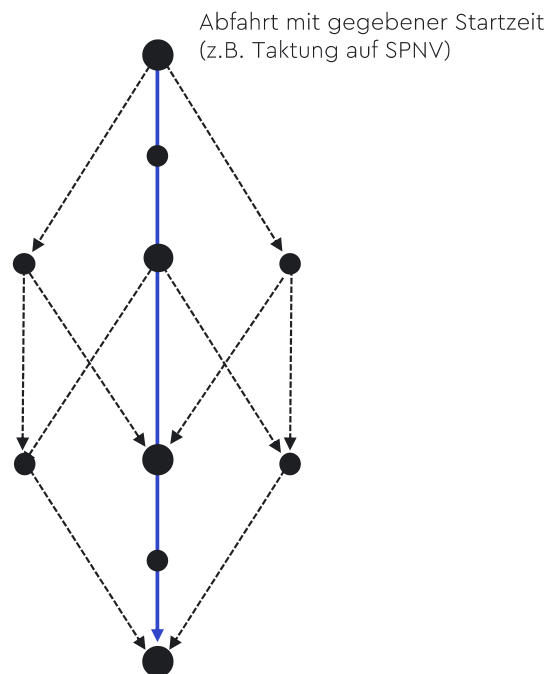
Quelle: ioki GmbH

Zusätzlich wird ein On-Demand-Linierverkehr in Form eines digitalen Korridorverkehrs vom Bahnhof Auringen-Medenbach in den Main-Taunus-Kreis mit zwei Linien eingerichtet. Eine Linie führt über die Gemeinden Wildsachsen, Breckenheim, Langenhain nach Lorsbach. Eine weitere über Wildsachsen nach Bremthal. Eine Fahrt kann (ähnlich wie bei einem Anruf-Sammel-Taxi) vorab digital oder telefonisch gebucht werden. Abweichend vom klassischen Linierverkehr können alle Haltestellen innerhalb des in Abbildung 115 dargestellten Korridors bedient werden. Vorgeschlagen wird ein Takt von 30 Minuten mit einem festen Fahrplan und zeitlichen Puffern, wenn Buchungen innerhalb des Korridors erfolgen und sich damit der Fahrtverlauf verlängert. Es wird also ein fester Linienweg kombiniert mit einem On-Demand-Korridor. Im Falle einer Fahrtbuchung verkehrt das On-Demand-Shuttle entlang der Linie. Darüber hinaus können auch Buchungen in dem dargestellten Korridor erfolgen. In diesem Fall verlässt das Fahrzeug den Linienweg, bedient diese

Buchung und kehrt dann wieder auf den Linienweg zurück. Einer groben betrieblichen Abschätzung zufolge ist in einem solchen Fall durchschnittlich mit einer Verlängerung der Reisezeit von 5 bis 10 Prozent zu rechnen.

Bei den beschriebenen Relationen handelt es sich um eine Verbindung zwischen Gemeinden, bei der eine verhältnismäßig geringe Nachfrage zu erwarten ist. Aus diesem Grund besteht der Vorteil in dem On-Demand-Linienverkehr im Korridorbetrieb in der Flexibilität, die entsteht, indem das bedienende Fahrzeug nur dann verkehrt, wenn vorab eine Buchung erfolgt ist. Gegenüber einem klassischen Linienverkehrsangebot ist damit von Einsparungen an Betriebskilometern auszugehen. Es besteht mit dem digitalen Korridorverkehr ein Unterschied zu klassischen AST/ALT-Angeboten hinsichtlich der räumlichen Flexibilität der Bedienung. Während bei den klassischen AST/ALT-Angeboten lediglich Buchungen an Haltestellen entlang einer Linie möglich sind, ermöglicht der digitale Korridorverkehr eine linien- und flächenhafte Erschließung.

Abbildung 116: Schematisierte Darstellung des digitalen Korridorbetriebes



Quelle: ioki GmbH

Insgesamt wird das ergänzende ÖPNV-Angebot durch den On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten als sinnvolle Ergänzung zum Zielnetz betrachtet. Einer betrieblichen Abschätzung zufolge beträgt die geschätzte durchschnittliche Fahrtweite im Korridor 7,5 km. Es wird von 75 bis 100 täglichen Buchungsanfragen ausgegangen. Ein weiterer Vorteil der digitalen Buchungsmöglichkeit ist, dass eine Linienfahrt nur im Falle einer vorangehenden Buchung durchgeführt wird. Ist dies nicht der Fall, erfolgt keine Fahrt. Bei einer max. Wartezeit von 60 Minuten und einem max. Umwegfaktor von der Hälfte der Fahrtweite besteht daraus resultierend ein Bedarf an drei bis vier Fahrzeugen in Form von On-Demand-Shuttles. Diese können über fünf bis sieben Sitze verfügen, so dass ein Betrieb mit Minivans oder Sprinter möglich ist.

Für das Angebot des On-Demand-Linienverkehrs auf der Relation Auringen-Medenbach – Wildsachsen – Breckenheim – Langenhain – Lorsbach wurde eine einfache Fahrtweite von 15 km ermittelt. Im Falle von Buchungen innerhalb des Korridors erhöht sich die Fahrtweite. Es wird mit 15 bis 30 Buchungsanfragen pro Tag gerechnet.

Für das Angebot des On-Demand-Linienverkehrs auf der Relation Auringen-Medenbach – Wildsachsen – Bremthal wurde eine einfache Fahrtweite von 7,5 km ermittelt. Im Falle von Buchungen innerhalb des Korridors erhöht sich die Fahrtweite. Es wird ebenfalls mit 15 bis 30 Buchungsanfragen pro Tag gerechnet.

Über die Ausgestaltung der Bedienungskorridore auf den Gemeindegebieten von Eppstein und Hofheim ist eine vertiefende Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis notwendig. Mit dem beschriebenen Angebot entstehen Synergieeffekte mit dem On-Demand-Angebot „Colibri“ in Hofheim durch eine Verknüpfung der beiden Services in Langenhain. Eine vertiefte Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis zur Nutzung von Synergieeffekten der Angebote wird empfohlen.

Abschließend wird auf das RMV-Angebot „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/Rhein-Main“ verwiesen. Im Zuge der weiteren Ausarbeitung von digitalen Bedarfsverkehren in der LHW wird empfohlen, diese in dieses Angebot zu integrieren und entsprechende Abstimmungen mit dem RMV zu führen.

7.3.2. AST-Verkehre auf schwach nachgefragten Relationen

Auf quartiersbezogenen Relationen, auf denen lediglich eine schwache Nachfrage zu erwarten ist, ist die Einrichtung bedarfsgesteuerter Angebote ebenfalls empfehlenswert. Dort, wo eine Integration des Bedarfsverkehrs in das übergeordnete On-Demand-System, welches in den östlichen Stadtteilen verkehrt, aufgrund der räumlichen Distanz nicht möglich ist, werden gesonderte Systeme entwickelt. Ziel ist hier die Sicherstellung eines attraktiven und regelmäßigen Angebots ebenso wie das Erreichen einer hohen betrieblichen Effizienz. Im NVP-Zielnetz werden dafür zwei AST-Korridore eingerichtet.

Für die AST-Verkehre ist aus Fahrgastsicht ein möglichst gleichwertiges System zum On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten anzustreben. Dies betrifft vorwiegend die Bedienungsparameter in Form einer 30-minütigen Verfügbarkeit, gleicher Bedienungszeiträume sowie vergleichbarer Buchungswege. Zur Abwicklung der Verkehre ist sowohl der Einsatz von eigenen Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens als auch die Einbindung von Fahrzeugen lokaler Taxiunternehmen möglich. In letzterem Fall, mit dem eine potenzielle Effizienzsteigerung bzw. Kostensenkung des Systems erreicht werden kann, ist der Abschluss eines detaillierten Vertragswerks notwendig, das die Abwicklung aller eingehenden Buchungsanfragen sicherstellt.

AST-Korridor Friedhof Biebrich/Hammermühle

Zur Erschließung der Siedlungsbereiche um den Biebricher Friedhof sowie das Hofgut Hammermühle wird ein AST-Verkehr aus dem Biebricher Zentrum vorgeschlagen. Dieses Angebot bedient dabei die folgenden Haltestellen in Biebrich:

- Bereich Biebricher Allee/zentrale Achse: Herzogsplatz, Robert-Krekel-Anlage, Rathaus

Biebrich

- Bereich Kasteler Straße: Amöneburger Straße, Kasteler Straße, Wiesbaden-Ost Bf.
- Bereich Breslauer Straße: Bunsenstraße, Heppenheimer Straße

Gegenüber dem aktuellen Angebot kann mit dem AST-Verkehr eine höhere Verbindungsvielfalt geschaffen werden. Insbesondere die Bedienung der Haltestelle Kasteler Straße und des Bahnhofs Wiesbaden-Ost ermöglicht zusätzliche Umsteigebeziehungen in und aus Richtung des Biebricher Friedhofs. Durch die Erweiterung des Angebots auf den Bereich um das Hofgut Hammermühle werden die umliegenden Siedlungsbereiche besser durch den ÖPNV erschlossen. Zu prüfen ist zudem eine Einbindung des Bahnhofs Biebrich als zweiten SPNV-Knoten, auch im Hinblick auf die dortige Siedlungsentwicklung.

AST-Korridor Maarau

Aufgrund ihrer Lage und eingeschränkten Erreichbarkeit mit Standardfahrzeugen wird für den Bereich der Maarau in Mainz-Kostheim ebenfalls die Einrichtung eines AST-Verkehrs empfohlen. Ziel dabei ist es vorwiegend, einen Anschluss an die zentralen Haltestellen Winterstraße, Luisenstraße und Viktoriastraße in Alt-Kostheim herzustellen. Die dort verkehrenden Linien bieten Verbindungsoptionen in Richtung der Mainzer und Wiesbadener Innenstadt ebenso wie nach Ginsheim-Gustavsburg, Bischofsheim und Hochheim. Durch den Anschluss der Maarau an das ÖPNV-Angebot profitieren insbesondere Freizeitverkehre, weshalb der AST-Verkehr gerade am Wochenende von Bedeutung ist.

7.3.3. Zusammenfassung Bedarfsverkehre

Die unterschiedlichen tageszeitlichen wie räumlichen Anforderungen in Wiesbaden machen unterschiedliche Varianten des On-Demand-Verkehrs erforderlich. Diese erstrecken sich von reinem Flächenverkehr bis zum digitalen Korridorverkehr und über verschiedene Bedienungszeiten. Im Allgemeinen soll das On-Demand-Angebot das ÖPNV-Angebot mit klassischem Linienverkehr ergänzen und eine Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Wiesbaden bewirken. Die verschiedenen Bedienungsformen sind mit den überschlägig geschätzten Flottenkilometern und benötigten Fahrzeugen in Tabelle 25 zusammengefasst.

Mit Blick auf die Nachfragestruktur während der Nachtstunden und im Wiesbadener Osten ist das beschriebene On-Demand-Konzept eine zielführende Ergänzung der Buslinien. Der Einsatz der On-Demand-Shuttles erfordert entsprechende vertiefende Planungen sowie die Anschaffung der Fahrzeuge. Sollte hierfür aus organisatorischen oder politischen Gründen keine Möglichkeit bestehen, wird eine Alternative mit klassischem Buslinienverkehr vorgeschlagen.

Tabelle 25: Zusammenfassung des On-Demand-Konzeptes für Wiesbaden

Bedienungsform	Bedienungszeiten (Takt)	Beschreibung	Flottenkilometer / Tag	Anzahl benötigte Fahrzeuge
On-Demand Wiesbaden Ost	5:30 bis 20:30 Uhr	On-Demand-Verkehr als Flächenverkehr als Ergänzung zu den Buslinien	1.200 - 1.600	3-4
On-Demand-Korridorverkehr Auringen - Lorsbach	5:30 bis 20:30 Uhr (30-Minuten-Takt)	Digitaler Korridorverkehr auf der Relation Auringen-Medenbach – Breckenheim – Langenhain – Lorsbach	900	2
On-Demand-Korridorverkehr Auringen - Bremthal	5:30 bis 20:30 Uhr (30-Minuten-Takt)	Digitaler Korridorverkehr auf der Relation Auringen-Medenbach – Wildsachsen - Bremthal	450	1-2

Quelle: ioki GmbH

7.4. Nachtverkehr

Insbesondere in Großstädten und Metropolregionen sind kontinuierliche Mobilitätsbedarfe rund um die Uhr zu beobachten, für die ein nachfragegerechtes ÖPNV-Angebot bereitgestellt werden muss. Dabei ist zwischen den Ansprüchen unter der Woche und an Wochenenden zu unterscheiden. Insbesondere in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen ist dabei eine erhöhte Mobilitätsnachfrage in den Nachtstunden zu beobachten, die vorwiegend dem Freizeitverkehr zuzuordnen ist. Unter der Woche hingegen besteht lediglich eine geringe Nachfrage, die sich aus unterschiedlichen Wegezwecken zusammensetzt. Für das Nachtverkehrskonzept in der Landeshauptstadt Wiesbaden ist daher ein differenziertes Angebot in Abhängigkeit des betrachteten Wochentags notwendig.

Abhängig von der Raumstruktur und der zu erwartenden Nachfrage kann im Nachtverkehr auf verschiedene Bedienformen zurückgegriffen werden. Dabei ist im Kern zwischen zwei ÖPNV-Produkten zu unterscheiden:

- **Nachtbus** als ÖPNV-Linienverkehr mit Standardbussen auf nachfragestarken Hauptachsen
- **Nachtshuttle** als flexibler Bedarfsverkehr mit Kleinbussen zur kleinräumigen Erschließung von Gebieten mit geringer ÖPNV-Nachfrage

Um ein bedarfsgerechtes Nachtverkehrsangebot sicherzustellen, ist zudem der Anschluss in die Metropolregion Frankfurt RheinMain und den Flughafen – insbesondere im Frühverkehr im Hinblick auf die Flughafenbeschäftigten – von besonderer Bedeutung. Zu erwähnen sind insbesondere die Landeshauptstadt Mainz, die Stadt Frankfurt am Main und der Frankfurter Flughafen als relevante Start- und Zielorte, die täglich rund um die Uhr mit der Linie S8 der S-Bahn Rhein-Main mit der Landeshauptstadt Wiesbaden verknüpft sind. Aus diesem Grund ist im Nachtverkehr eine

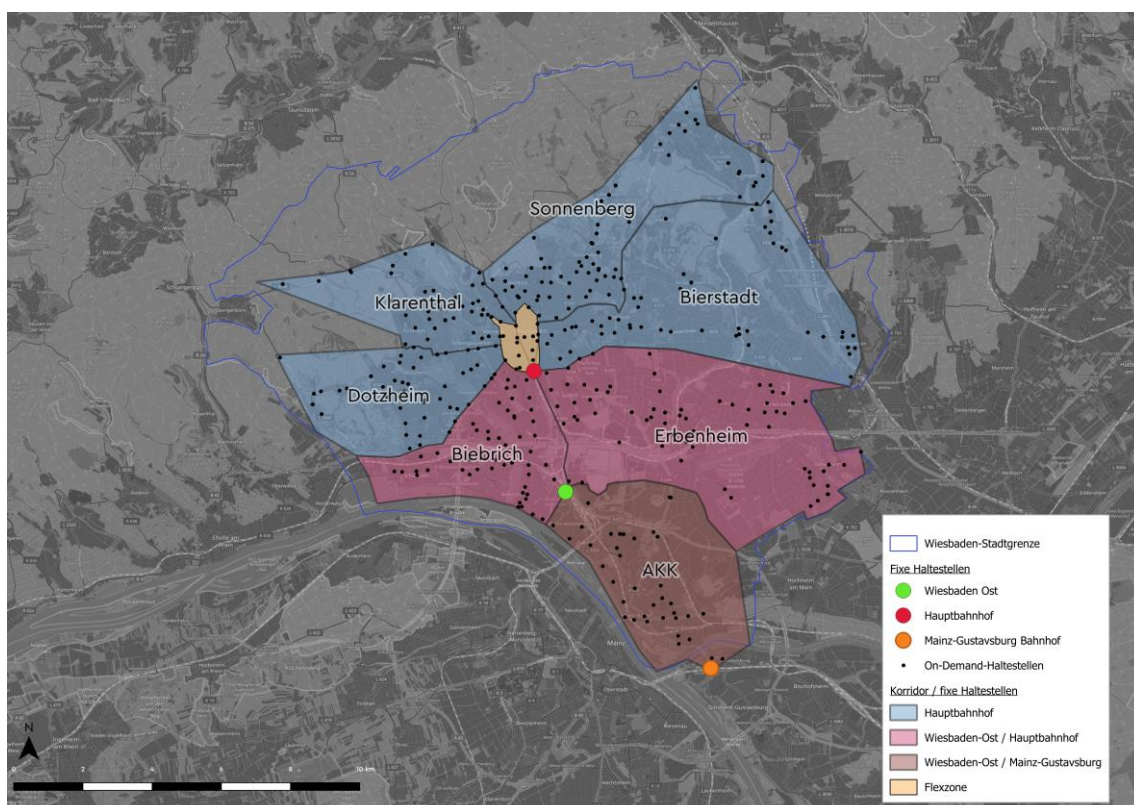
Orientierung an den Abfahrtszeiten der S8 an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Wiesbaden sowie im Umland zwingend erforderlich.

Insbesondere im Nachtverkehr, in dem aufgrund der geringeren Nachfrage und der damit verbundenen geringeren Taktdichte nur wenig Fahrpersonal und Fahrzeuge im Einsatz sein sollen, ist eine effiziente Umlaufplanung auf den Nachtbus-Linien sowie eine entsprechende Auslegung der Systemparameter

Nachtverkehr unter der Woche

Unter der Woche ist im Rahmen des Zielkonzepts 2030 ein Nachtangebot im Bedarfsverkehr durch das Nachtshuttle geplant. Dieses bedient die überwiegende Anzahl an Haltestellen in der Wiesbadener Kernstadt, bestehend aus den Stadtteilen Mitte, Westend, Rheingauviertel/Hollerborn, Klarenthal, Dotzheim, Schierstein, Biebrich, Südost, Erbenheim, Bierstadt und Sonnenberg. Als Fixpunkte im System sind Anschlüsse auf die nachts durchgängig verkehrende Linie S8 der S-Bahn Rhein-Main am Wiesbadener Hauptbahnhof, am Bahnhof Wiesbaden-Ost sowie am Bahnhof Mainz-Gustavsburg vorgegeben. An diesen Bahnhöfen knüpft das On-Demand-Konzept für den Nachtverkehr in Wiesbaden an, mit dem Ziel, den ÖPNV-Fahrgästen ein vorab buchbares ÖPNV-Angebot in Form von Bedarfsshuttles zu bieten und die Wiesbadener Kernstadt auch während der Nachtstunden unter der Woche erreichbar zu machen. Zur Erhöhung der Systemeffizienz können Fahrten lediglich von oder zu den Bahnhöfen oder in eine zentrale Flexzone, die vorwiegend das historische Fünfeck umfasst, gebucht werden. Gemäß einer betrieblichen Abschätzung auf Basis der Verkehrsnachfrage wird ein Bedarf von sechs bis acht Fahrzeugen geschätzt.

Abbildung 117: On-Demand-Zonen im Nachtverkehr (Nächte auf Mo-Fr)



Quelle: ioki GmbH

Nachtverkehr am Wochenende (Nächte auf Samstag und Sonntag sowie vor Feiertagen)

Die Verkehrsnachfrage während der Nachtstunden am Wochenende unterscheidet sich von der an Wochentagen, da sie stärker von Freizeitverkehr geprägt ist. Aus diesem Grund wird für die Nachtstunden am Wochenende ein Mischbetrieb aus klassischem Linienverkehr (Nachtbus) und On-Demand-Verkehr (Nachtshuttle) vorgeschlagen. Um eine hohe Nachvollziehbarkeit des Nachtangebots für den Fahrgast sicherzustellen, orientieren sich die Linienverläufe und Linienbezeichnungen an den im Tagesangebot verkehrenden Linien. Ergänzt werden die Nachtbus-Angebote durch die bestehenden Linien 68 und 91 der Mainzer Mobilität. Für die Linie 91 wird eine zusätzliche Stichfahrt zum Bahnhof Gustavsburg vorgeschlagen, um einen zusätzlichen Verknüpfungspunkt zur Linie S8 zu schaffen.

Tabelle 26: Nachtbus-Angebot am Wochenende

Linie	Verlauf
N1 West	Hauptbahnhof – Innenstadt – Schiersteiner Str. – Schierstein, Oderstr.
N1 Ost	Hauptbahnhof – Innenstadt – Bierstadt – Kloppenheim – Heßloch – Igstadt – Breckenheim, Erlenstraße
N2 Ost	Hauptbahnhof – Innenstadt – Frankfurter Str. – Südost – Erbenheim – Nordensstadt – Wallau – Delkenheim, Lange Seegewann
N3 West	Hauptbahnhof – Innenstadt – Dotzheimer Str. – Dotzheim-Mitte – Helios HSK – Schelmengraben – Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Str.
N4 West	Hauptbahnhof – Innenstadt – HSRM – Klarenthal – Kohlheck, Waldviertel
N4 Süd	Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebricher Allee – Biebrich Mitte – Biebrich, Friedrich-Bergius-Str.
N6 Nord	Hauptbahnhof – Innenstadt – Nordfriedhof
N6 Süd	Innenstadt – Hauptbahnhof – Mainzer Str. – Wiesbaden-Ost Bf. – MZ-Kastel – Mainz Hbf
N43 Nord	Hauptbahnhof – Innenstadt – Sonnenberg – Rambach – Naurod – Auringen – Medenbach, Am Wald
N43 Süd	Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebricher Allee – Biebrich Mitte – MZ-Amöneburg – MZ-Kastel – MZ-Kostheim, Winterstr.
68	Budenheim Bf. – MZ-Gonsenheim – Mainz Hbf – MZ-Kastel – Hochheim, Altenwohnheim
91	Ingelheim Bf. – MZ-Finthen – MZ-Münchfeld – Mainz Hbf – MZ-Kastel – MZ-Kostheim – Gustavsburg – Bischofsheim – Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz

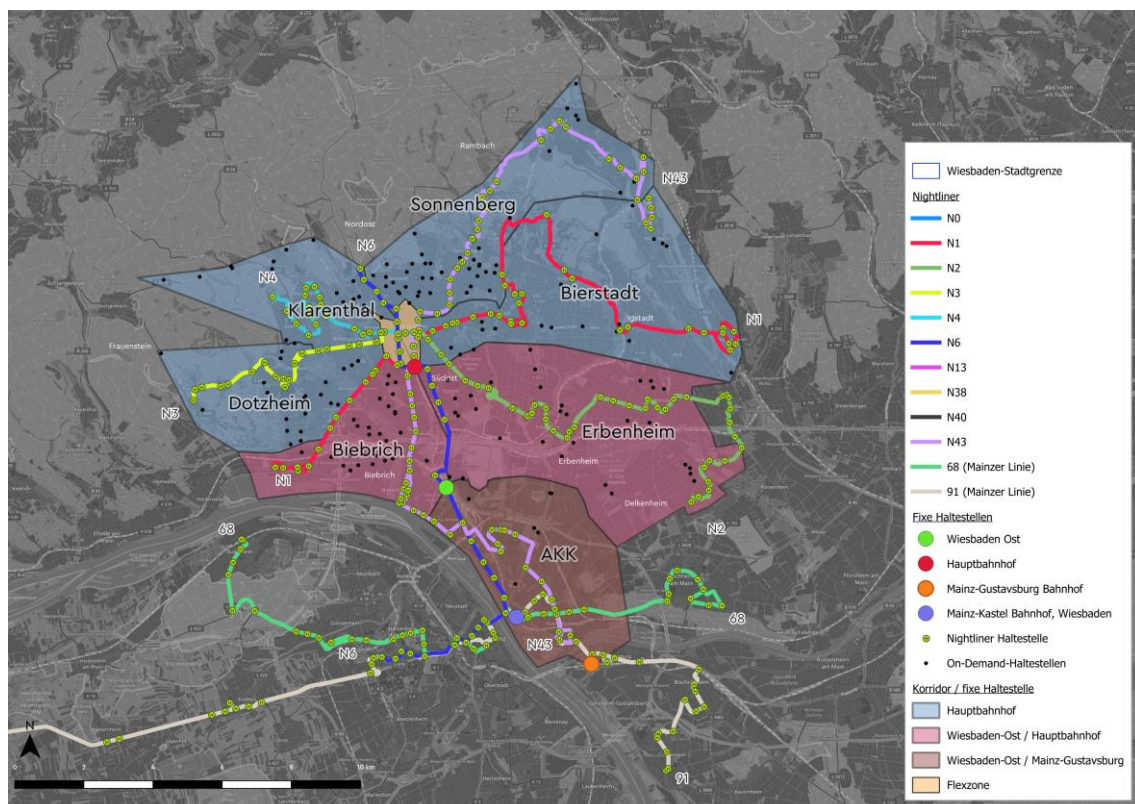
Quelle: Planersocietät

Im Nachtverkehr am Wochenende bleibt das On-Demand-Bediengebiet des Nachtshuttles unverändert, wobei lediglich solche Relationen gebucht werden können, auf denen kein paralleles

Nachtbus-Angebot besteht. Bei den vom Linienverkehr erschlossenen Haltestellen handelt es sich um die Haltestellen direkt entlang des Linienverlaufes sowie diejenigen in einer fußläufigen Erreichbarkeit von 500 m (reale Fußwegeweiten) oder weniger zu einer von einer Linie bedienten Haltestelle. Diese Haltestellen werden demnach nicht vom On-Demand-Verkehr bedient. Insgesamt entsteht so ein ÖPNV-Gesamtnetz, welches die Erreichbarkeit sämtlicher Wiesbadener Stadtteile in den Nachtzeiten sicherstellt.

Ziel hierbei ist es, die Verkehrsnachfrage während der Nachtstunden am Wochenende gut abzudecken und in Wiesbaden ein flächenhaftes ÖPNV-Angebot, entweder durch Bus- oder On-Demand-Verkehr, vorzuhalten. Hierbei soll eine Verbindung zur Nachbarstadt Mainz ebenso gewährleistet werden wie die Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltepunkte „Wiesbaden Hbf“, „Wiesbaden Ost“, „Mainz-Kastel“ und Mainz-Gustavsburg. Analog zum Nachtverkehr unter der Woche besteht in der Innenstadt eine Flexzone. Von dort sind On-Demand-Direktfahrten in diejenigen Korridore möglich, die den Hauptbahnhof als fixe Haltestelle haben. Das bedeutet, dass von und nach Dotzheim, Klarenthal, Sonnenberg und Bierstadt eine direkte Verbindung mit einem On-Demand-Shuttle angeboten wird. Ziel hierbei ist es, z. B. nächtlichen Kneipenbesuchern in der Innenstadt eine Verbindung in die genannten Stadtteile zu ermöglichen. Eine Ausweitung dieses Angebotes auf die südlich der Innenstadt liegenden Korridore Biebrich und Erbenheim ist denkbar und im Zuge der Konkretisierung des Konzeptes zu prüfen.

Abbildung 118: Nachtbus und Nachtshuttle am Wochenende (Nächte auf Sa-So)



Quelle: ioki GmbH

7.5. Bedienungskonzept

Mit dem Zielkonzept 2030 und dem daraus entwickelten NVP-Zielnetz ergibt sich die Möglichkeit, die Bedienungsparameter verschiedener ÖPNV-Produkte zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht, insbesondere aufgrund des Ziels, das ÖPNV-Gesamtangebot durch eine stärkere Hierarchisierung verständlicher zu gestalten, der Auftrag, diese Parameter zu vereinheitlichen. Anstelle zahlreicher verschiedener Bedienungsmuster soll ein einheitliches Grundgerüst geschaffen werden, welches auf alle städtischen Linien angewandt werden kann. Dieses umfasst die folgenden grundlegenden Anforderungen:

- Einheitliches Bedienungsangebot und durchgehendes Taktmuster innerhalb der NVZ und innerhalb der SVZ sowie innerhalb einer ÖPNV-Produktkategorie (Taktversprechen)
- Regelmäßige und ganztägig einheitliche Anschlüsse an definierten Knotenpunkten (Anschlussversprechen)
- Bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots in der HVZ durch zusätzliche Fahrten, die das grundlegende Takt- und Anschlussversprechen nicht negativ beeinträchtigen

7.5.1. Taktversprechen

Das Taktversprechen für die Landeshauptstadt Wiesbaden umfasst einheitliche Bedienungsstandards für das Metrobus-, Stadtbus- und Sprinterbusnetz ebenso wie für ergänzende Quartiers- und Bedarfsverkehre. Mit dem Zielkonzept 2030 wird ein ÖPNV-Gesamtnetz bereitgestellt, welches den Anforderungen an ein Taktversprechen nachkommen kann, indem es regelmäßige und ganztägig einheitliche Verbindungen vorsieht. Es gilt ein 30-Minuten-Grundtakt im Liniennetz, der halbstündlich dieselben Abläufe sicherstellt:

- Alle 30 Minuten verkehrt dieselbe Linie ab der gewählten Starthaltestelle innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Alle 30 Minuten wird innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden dieselbe Relation über einen einheitlichen Linienweg angeboten
- Alle 30 Minuten kann die gewählte Zielhaltestelle innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden erreicht werden

Der vereinheitlichte und durchgehende Takt ermöglicht einerseits ein für den Fahrgast nachvollziehbares und intuitiv nutzbares Angebot und kann andererseits auch eine Vereinheitlichung von Betriebsabläufen ermöglichen. Mit der Herstellung des Grundangebots wird zudem die Kompatibilität der ÖPNV-Netze in den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz deutlich erhöht. Da durch die Mainzer Mobilität bereits ein 30-Minuten-Grundtakt im Stadtbusnetz angeboten wird, kann ein städteübergreifend einheitliches Bedienungsmuster geschaffen werden. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit zur vereinfachten Integration von regionalen Busverkehren, die in der Regel im 30- oder 60-Minuten-Takt verkehren.

Die konkrete Ausgestaltung des Taktversprechens ist für die Normal- und für die Schwachverkehrszeit sowohl in der Woche als auch am Wochenende vorgesehen. In der NVZ besteht für den

Metrobus als Premiumprodukt auf den städtischen Hauptachsen ein verdichteter Grundtakt von 15 Minuten, der häufigere Verbindungen auf den am stärksten nachgefragten Relationen ermöglicht. In der SVZ werden die Stadtbus-Ergänzungslinien 21 bis 30 sowie die Sprinterbuslinien 47 und 75 nicht bedient, wodurch einzelne Haltestellen in diesem Zeitraum nicht durch den Linienverkehr an das Netz angeschlossen werden. Für diese Haltestellen bestehen bereits in der SVZ die im Nachtverkehr angebotenen Bedarfsverkehre, die ebenso wie die ganztägig verkehrenden On-Demand-Angebote im Wiesbadener Osten eine 30-minütige Verfügbarkeit aufweisen. Das Bedienungskonzept dieser Angebote ermöglicht eine Eingliederung in den 30-Minuten-Grundtakt des Linienverkehrs. Im Nachtverkehr bleibt mit Nachtbussen und Bedarfsverkehren eine regelmäßige ÖPNV-Verfügbarkeit bestehen. Ziel ist das Angebot eines 60-Minuten-Grundtakts in der Woche ebenso wie am Wochenende, wobei dieser nachfrageabhängig durch unterschiedliche Angebotsformen sichergestellt werden kann.

Tabelle 27: Taktangebot/Verfügbarkeit nach Verkehrszeiten und Produkten

Linien	Nacht	SVZ	NVZ	SVZ	Nacht
Metrobus	-	30 Minuten	15 Minuten	30 Minuten	-
Stadtbus Hauptlinien 9-20	-	30 Minuten	30 Minuten	30 Minuten	-
Stadtbus Ergänzungslinien 21-30	-	-	30 Minuten	-	-
Sprinterbus Hauptlinien 41, 43, 44, 45, 48, 74	-	30 Minuten	30 Minuten	30 Minuten	-
Sprinterbus Ergänzungslinien 47, 75	-	-	30 Minuten	-	-
Quartiersbus	-	-	30 Minuten	-	-
On-Demand-Verkehr (Wiesbadener Osten)	-	-	30 Minuten	-	-
On-Demand-Verkehr (Nachtshuttle)	60 Minuten*	30 Minuten*	-	30 Minuten*	60 Minuten*
Nachtbus	60 Minuten				60 Minuten

Quelle: Planersocietät; * Der On-Demand-Verkehr bedient ausschließlich solche Haltestellen, die nicht im Linienverkehr bedient werden

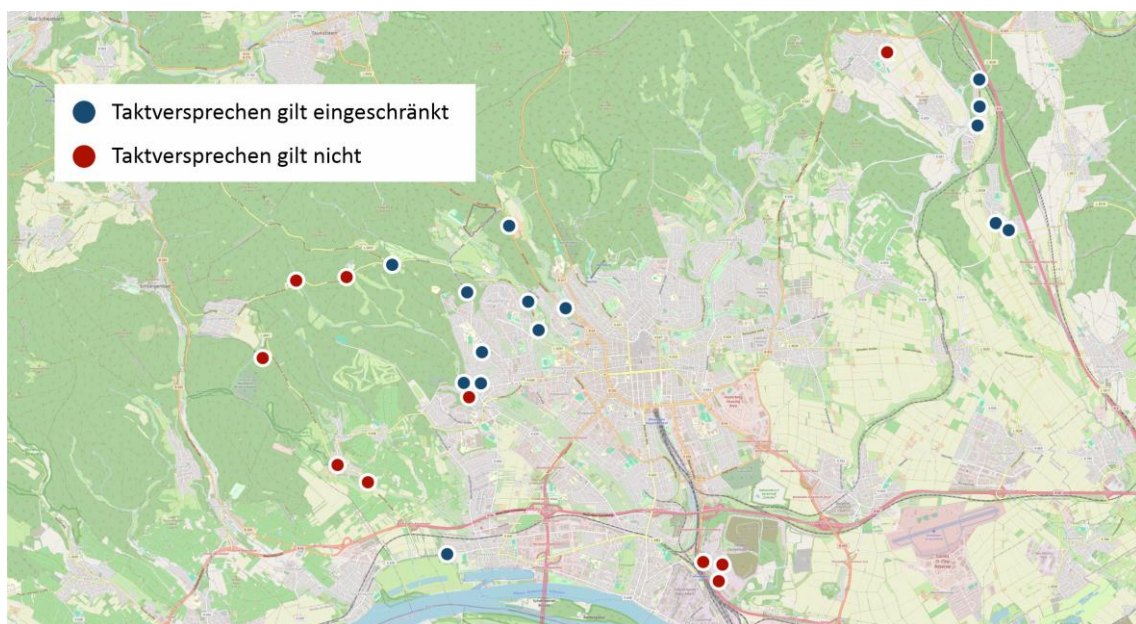
Aufgrund einer geringen Nachfrage oder einer peripheren Lage im Stadtraum ist für einzelne Haltestellen eine Abweichung vom angestrebten Taktversprechen vorgesehen. Dabei handelt es sich vorrangig um solche Haltestellen, die lediglich durch regionale Buslinien bedient werden oder auf Außenästen von Stadt- und Sprinterbuslinien liegen. Dabei ist zwischen zwei verschiedenen Fällen zu unterscheiden:

- Haltestellen, für die das Taktversprechen eingeschränkt gilt, d. h. es besteht ein halb-stündlich verfügbares ÖPNV-Angebot, welches nicht alle der drei genannten Grundprinzipien einhält

- Haltestellen, für die das Taktversprechen nicht gilt, d. h. es besteht kein halbstündlich verfügbares ÖPNV-Angebot

Die betroffenen Haltestellen sind der folgenden Kartendarstellung zu entnehmen. Das Taktversprechen ist lediglich für zehn Haltestellen auf Wiesbadener Stadtgebiet nicht erfüllt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Haltestellen, die aufgrund ihrer Lage und ihres Fahrgastpotenzials eine untergeordnete Bedeutung aufweisen. Unter den Haltestellen die das Taktversprechen nur eingeschränkt erfüllen, befinden sich überwiegend solche Haltestellen, die zwar zweimal stündlich bedient werden, allerdings durch unterschiedliche ÖPNV-Angebote mit unterschiedlichen Linienverläufen. Bei diesen Haltestellen ist verstärkt darauf zu achten, dass sich die betreffenden Angebote zu einem angenäherten Halbstundentakt ergänzen.

Abbildung 119: Haltestellen außerhalb des definierten Taktversprechens



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

7.5.2. Anschlussknoten

Mit der Entwicklung des Taktversprechens im Sinne eines 30-Minuten-Grundtakts ergeben sich in der Landeshauptstadt Wiesbaden neue Möglichkeiten zur Verknüpfung von Linienangeboten über feste Anschlussbeziehungen an Knotenhaltestellen. Durch die Gewährleistung von Anschlüssen können verschiedene positive Effekte wie die Verdichtung des Bedienungsangebots durch Umsteigeverbindungen, die Ergänzung des Netzes um alternative Fahrtwege und Rückfallebenen sowie die stärkere Verzahnung von Angeboten auf tangentialen und radialen Relationen mit sich bringen. Von besonderer Bedeutung sind Anschlüsse für die folgenden Umsteigebeziehungen:

- Stadtbus/Quartiersbus → Sprinterbus, zur Verkürzung der Reisezeit auf radialen Verbindungen
- Stadtbus/Quartiersbus → Metrobus, zum Erreichen zentraler Zielorte im Stadtgebiet
- Stadtbus/Quartiersbus → Stadtbus, zur Verdichtung des Angebots im Erschließungsnetz

- Städtische Buslinien → Regionale Buslinien/SPNV, für eine hohe Verbindungsqualität in die Region
- On-Demand-Verkehr → Linienverkehr, mit Zu- und Abbringerfunktion

Von besonderer Bedeutung bei Umsteigebeziehungen ist die Berücksichtigung des Taktangebots auf den betreffenden Linien. Bei Taktintervallen von 15 Minuten oder weniger, auch durch die Überlagerung mehrerer Linien, sind Anschlüsse ohnehin sichergestellt. Die Planung von Anschlussknoten ist insbesondere dort bedeutsam, wo ein Umstieg von oder in Linien mit einem Taktintervall von 30 Minuten oder mehr erfolgt. Betroffen sind beispielsweise Außenäste von Stadt- und Sprinterbuslinien ebenso wie Verbindungen auf Quartiersebene sowie regionale Buslinien und der SPNV. Insgesamt bestehen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden zahlreiche Verknüpfungshaltstellen, die als Anschlussknoten fungieren können (siehe Abbildung 120):

- Umstieg von regionalen auf städtische Buslinien, z. B. Dürerplatz, Nordfriedhof, Naurod Mitte, Schierstein Zeilstraße
- Umstieg vom Stadtbus auf den Metrobus, z. B. Nordenstadt Konrad-Zuse-Straße, Dotzheim Helios HSK Campus, Schierstein Zeilstraße, Biebrich Rheinufer, Erbenheim Mitte, Wallau/Delkenheim Bf., Kahle Mühle, MZ-Kastel Bf., Bierstadt Mitte, Südfriedhof
- Umstieg vom Stadtbus auf den Sprinterbus, z. B. Sonnenberg Hofgartenplatz, Dotzheim Helios HSK Campus; Schierstein Zeilstraße, Igstadt, MZ-Kastel Otto-Suhr-Ring, Breckenheim
- Umstieg zwischen Stadtbuslinien, z. B. Dotzheim Veilchenweg, Kochbrunnen, Steinberger Straße Bf., Kohlheck Polizeihochschule, Paulinenklinik
- Umstieg auf den SPNV, z. B. Auringen/Medenbach Bf., Wallau/Delkenheim Bf., MZ-Kastel Bf., Steinberger Straße Bf., Klarenthal Bf.

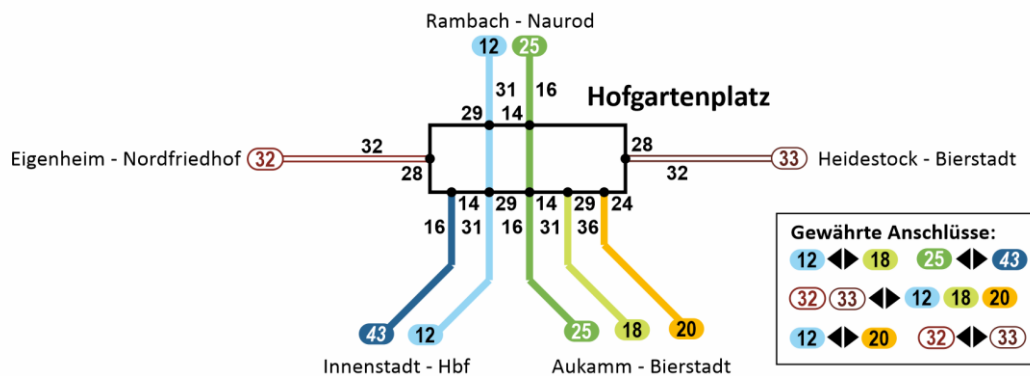
Abbildung 120: Anschlussknoten im Stadtgebiet Wiesbadens



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

An Knotenhaltestellen ist zu prüfen, welche Anschlüsse gewährleistet werden müssen, um einen Mehrwert für die Verbindungsqualität des Fahrgasts zu schaffen. Dabei sollte ein Fokus auf die Verbindungen gelegt werden, die von besonders vielen Fahrgästen nachgefragt werden. Zur Gewährleistung von Anschlüssen ist unter Berücksichtigung der Umsteigewege und potenzieller Verzögerungen im Betriebsablauf eine Umsteigezeit von etwa drei bis fünf Minuten vorzusehen. Von Rendezvous-Situationen mit längeren Standzeiten ist in der Regel abzusehen, um keine negativen Wirkungen auf die Reisezeiten zu erzeugen. Ein Beispiel für die Gewährleistung von Anschlüssen ist für die Haltestelle Hofgartenplatz dargestellt, an der Anschlüsse aus Richtung Rambach in den Bereich Aukamm und auf die Danziger Straße relevant sind. Anschlussbeziehungen sollten auch auf die Quartiersbuslinien sowie die tangentielle Stadtbuslinie 20 sichergestellt werden (siehe Abbildung 121).

Abbildung 121: Anschlussgrafik am Beispiel der Haltestelle Hofgartenplatz



Quelle: Planersocietät; Beispielhafte Darstellung ohne betriebliche Überprüfung

Insbesondere an Haltestellen mit längeren Umsteigewegen und mehreren Abfahrtspositionen muss sichergestellt werden, dass Anschlussbeziehungen für alle Fahrgäste erreichbar und leicht ersichtlich sind. Hilfreich sind dafür Informationen zur Abfahrtsposition und zur Abfahrtszeit des Anschlusses sowohl im Fahrzeug als auch an der Haltestelle. Bestehen Barrieren auf dem Umsteigeweg, ist zu prüfen, ob diese beseitigt werden können oder eine alternative Haltestelle als Umsteigeknoten in Betracht kommt. Im Rahmen des Infrastrukturkonzepts sind die als Anschlussknoten definierten Haltestellen bereits hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus priorisiert (siehe Kapitel 7.6.2).

7.5.3. Bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots

Mit dem 30-Minuten-Grundtakt entsteht für die Landeshauptstadt Wiesbaden ein ganztägig einheitliches ÖPNV-Angebot. Vor dem Hintergrund des besonders hohen Wegeaufkommens in den Morgenstunden und am Nachmittag ist einer Überlastung des Systems durch eine bedarfsgerechte Verdichtung des Angebots auf einzelnen Netzelementen vorzubeugen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Morgenspitze zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr, die aus der durchgeführten Mobilitätssimulation hervorgeht. Dabei liegt ein Fokus auch auf zusätzlichen Angeboten im Schülerverkehr, da Lernende als Fahrgastgruppe einen großen Anteil der Verkehrsnachfrage im genannten Zeitfenster ausmachen.

Verdichtung des Linienangebots in der HVZ

In der HVZ und insbesondere in der Morgenspitze ist in der gesamten Landeshauptstadt Wiesbaden mit einer besonders hohen Verkehrsnachfrage zu rechnen, die sich auch in den Fahrgastzahlen des ÖPNV widerspiegelt. Auf stark nachgefragten Verbindungen ist daher die Prüfung von Maßnahmen zur Angebotsverdichtung notwendig, um einerseits die Beförderungsqualität für den Fahrgast auf einem akzeptablen Niveau zu halten und andererseits einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf zu gewährleisten.

Während auf den stärksten innerstädtischen Verbindungen aufgrund des ohnehin dichten Taktangebots die zusätzliche Nachfrage besser abgewickelt werden kann, stellen insbesondere die

Verbindungen in die Außenstadtteile einen Problempunkt dar, da auf diesen oftmals nur wenige Fahrten in der Stunde erfolgen. Von besonderer Relevanz sind dabei solche Verbindungen, auf denen bereits im bestehenden Netz zusätzliche Fahrten angeboten werden oder auf denen es im Zielkonzept 2030 zu einer Ausdünnung des Fahrtenangebots gegenüber dem Status Quo kommt. Insgesamt können durch einen Abgleich aus Bestandsfahrplan und Zielkonzept zehn Relationen ermittelt werden, auf denen diese Situation eintritt (siehe Tabelle 28).

Tabelle 28: Potenzielle zusätzliche Angebote in der HVZ

Betroffene Relation	Betroffener Zeitraum	Potenzielle Maßnahme im Zielkonzept 2030
Gräselberg – Innenstadt	07:00 – 07:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 41
Medenbach – Auringen - Naurod - Innenstadt	07:00 – 08:00 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 41
Rambach - Innenstadt	06:30 – 08:30 Uhr 13:30 – 14:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten bzw. Verlängerung der Linie 43
Schierstein – Dotzheim – Innenstadt	06:30 – 08:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 45 Zusätzliche Fahrten der Linie 47
Breckenheim - Innenstadt	06:30 – 08:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 45
Heßloch - Innenstadt	07:00 – 08:00 Uhr 13:00 – 14:00 Uhr	Verlängerung der Linie 22 aus Bierstadt
MZ-Kostheim - Innenstadt	07:00 – 08:00 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 43
Bierstadt - Hauptbahnhof	06:00 – 08:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 28
Frauenstein – Dotzheim – Innenstadt	05:00 – 07:30 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 44
Hauptbahnhof - Raiffeisenplatz	07:00 – 09:00 Uhr	Zusätzliche Fahrten der Linie 47

Quelle: Planersocietät

Um die Bedienungshäufigkeit auf den betroffenen Netzelementen zu steigern, spielt das Produkt Sprinterbus eine entscheidende Rolle. Dieses ermöglicht eine schnelle Verknüpfung zwischen Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten, die in der Morgenspitze für zahlreiche Fahrgäste von zentraler Bedeutung ist. Durch zusätzliche Fahrten auf den Linien 41, 43, 44, 45 und 47 kann ein Großteil der identifizierten Angebotsengpässe beseitigt und die Bedienungsqualität erhöht werden. Darüber hinaus ist auch eine Anpassung des Angebots im Stadtbusnetz möglich. Zur Auflösung der identifizierten Konfliktpunkte betrifft dies zunächst die Linien 22 und 28, jedoch können im Bedarfsfall auch weitere Linien, die Wohn- und Arbeitsplatzstandorte miteinander verknüpfen, eine Angebotserweiterung erfahren. Dies betrifft insbesondere verschiedene tangentielle Verbindungen wie die Linien 9/10, 16/26, 19/29, 20 und 30.

Besondere Anforderungen des Schülerverkehrs

Der ÖPNV ist für die Schülerbeförderung von entscheidender Bedeutung. Gemäß §161 des Hessischen Schulgesetzes ist eine Schülerbeförderung notwendig, wenn der Wohnort des Lernenden mehr als zwei Kilometer von der Grundschule bzw. mehr als drei Kilometer von der weiterführenden Schule entfernt ist. Dies betrifft in der Landeshauptstadt Wiesbaden insbesondere Lernende

mit Wohnort außerhalb der Kernstadt. Auch Lernende von berufsbildenden Schulen in der Grundstufe sind in die Regelungen zur Schülerbeförderung eingeschlossen, was auch eine erhöhte Bedeutung von Stadt-Umland-Verkehren zur Folge hat. Um die entstehenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, sind dabei vorrangig Angebote des ohnehin vorhandenen ÖPNV-Liniennverkehrs zu nutzen. In allen weiteren Fällen kann die Schülerbeförderung auch über gesonderte Busangebote sichergestellt werden.

Durch das Zielkonzept 2030 kann ein Großteil der Schülerverkehre in den Linienbetrieb integriert werden. Von besonderer Bedeutung zur Abwicklung von Verkehrsströmen im Ausbildungsverkehr sind die neu konzipierten Linien 16, 19, 22 und 29, die verschiedene Schulstandorte miteinander verbinden. Insbesondere in den Außenstadtteilen weisen jedoch nicht alle für den Schülerverkehr relevanten Relationen ausreichendes Potenzial auf, um einen ganztägigen und durchgehenden Linienverkehr zu ermöglichen. Auf diesen Verbindungen ist weiterhin ein gesondertes Schülerverkehrsangebot notwendig, welches den Anforderungen an die Schülerbeförderung gerecht wird. Konkret sind die folgenden Verbindungen betroffen:

- Linien 12/41: Stichfahrt zur Haltestelle Naurod Wickerbach-Grundschule
- Linie 30: Zusätzliche Fahrt
MZ-Kastel – MZ-Kostheim – Hochheim – Delkenheim – Nordenstadt – Bierstadt
- Linie E411: Zusätzliche Verkehre zum Gymnasium Mosbacher Berg
Sportpark Rheinhöhe – Dotzheim – Freudenberg – Schierstein
Sportpark Rheinhöhe – Bierstadt – Naurod
- Linie E421: Zusätzliche Verkehre zur Fliednerschule in Bierstadt
Fliednerschule – Igstadt – Medenbach – Auringen – Naurod
Fliednerschule – Igstadt – Breckenheim
Fliednerschule – Erbenheim – Nordenstadt – Wallau – Delkenheim
- Linie E422: Erbenheim – Nordenstadt – Igstadt – Heßloch – Naurod

Um eine möglichst effiziente Abwicklung von Schülerverkehren sicherzustellen, sind zusätzlich zu den genannten Verbindungen weitere Maßnahmen durchzuführen, die eine bestmögliche Integration von Schülerverkehren in das ÖPNV-Angebot ermöglichen. Diese umfassen in erster Linie die Einführung bzw. Anpassung der Schulzeitstaffelung. Grundsätzlich sind die folgenden Maßnahmen in Erwägung zu ziehen:

- Angleichung von Schulanfangs- und -endzeiten von Schulen innerhalb eines Schulclusters
- Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten mit relevanten ÖPNV-Angeboten im Schulumfeld
- Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten entlang einer für den Schülerverkehr bedeutsamen Verbindung im Linienverkehr, z. B. Linien 19, 22 und 29

7.6. Infrastrukturkonzept

7.6.1. Haltestellen

Die Haltestelle ist stets der erste Berührungspunkt bei der Nutzung des ÖPNVs und sollte daher eine besondere Qualität aufweisen. Aus dem gesetzlichen Auftrag, das System ÖPNV vollständig barrierefrei auszubauen, lassen sich zentrale Qualitäten hinsichtlich der Gestaltung von Haltestellen ableiten. Die Haltestelle allein nach rein baulichen Kriterien hochwertig herzustellen, greift jedoch zu kurz. Die Formulierung im PbefG spricht bewusst von der Nutzung des ÖPNV als System, sodass auch weitere Aspekte, wie z. B. die Lage im Raum, die Zuwegung oder die Namensgebung berücksichtigt werden sollten. All diese Elemente tragen neben den gesetzlich bindenden Inhalten des Aufgabenträgers als Adressat dieses Nahverkehrsplans zu einem hochwertigen ÖPNV bei. Dieser Nahverkehrsplan nimmt ein Teil dieser Aspekte auf, die Umsetzung adressiert aber zum Teil Dritte, wie den Straßenbaulastträger etc.

Orientierung an der Haltestelle und in deren Umfeld

Die Haltestellen im Stadtgebiet müssen nach dem Stand dieses Nahverkehrsplans und weiterer übergeordneter Regelwerke barrierefrei ausgebaut werden. Durch diesen Umbau ergibt sich die Chance die Lage der Haltestelle zu beeinflussen. Haltestellen sollten durch ihre Lage und Gestaltung im Straßenzug leicht zu erfassen sein. Bei Neu- und Umbau ist eine prägnante Lage an Kreuzungen, Einmündungen oder im Umfeld von prägnanten Gebäuden zu wählen. Das unterstützt ein leichtes Auffinden der Haltestelle auch für Ortsfremde.

Um Haltestellen im Stadtgebiet leicht zu identifizieren, ist ein prägnantes wiederkehrendes Erscheinungsbild herzustellen. Eine prägnante Charakteristik kann bei dem auffälligen Sonderbord zum barrierefreien Einstieg beginnen. Darüber hinaus ist zu prüfen den Bereich der Haltestelle durch einen auffälligen Bodenbelag vom Rest der Flächen gegenüber dem Gehweg und dem Fahrbahnrand abzugrenzen. Für die Sichtbarkeit im Straßenverlauf ist ein Haltestellenmast mit Haltestellenschild im vorderen Bereich der Haltestelle zu installieren. Um Haltestellen im gesamten Stadtgebiet leicht wiedererkennen zu können, sind Gestaltungselemente zu wiederholen. Eines der prägnantesten Elemente ist der Fahrgastunterstand. Um die Haltestelle als solche leicht zu erkennen, ist es wünschenswert, dass sich die Gestaltung von Fahrgastunterständen im Stadtgebiet über die verschiedenen Haltestellen wiederholt.

In Wiesbaden existiert bereits heute eine Radnetzkonzeption mit Radwegweisung und in zentralen Bereichen eine Fußwegweisung. Im Sinne der Vernetzung sind innerhalb der beiden genannten Wegweisungen die Mobilstationen und Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen zu beauskunften. Daneben können Haltestellen, die auf Routen des Fuß- oder Radwegnetzes liegen, im Einzelfall durch jeweilige Wegweisung beauskunftet werden. Dies ist insbesondere in zentralen und durch den Fußgängerverkehr stark frequentierten Bereichen des Stadtgebiets empfehlenswert, beispielsweise in der Innenstadt, in Stadtteilzentren oder an SPNV-Stationen.

Bei Haltestellen mit ≥ 500 Ein-/Aussteigenden sollen gemäß den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in Teil A dieses Nahverkehrsplans die Errichtung einer Querungshilfe geprüft werden.

Grundsätzlich ist bei Haltestellen mit zwei und mehr Abfahrtspositionen die Installation einer geeigneten Querungsmöglichkeit im direkten Umfeld der Haltestelle zu prüfen. Hin- oder Rückweg erfolgt auf der gegenüberliegenden Straßenseite, sodass Querungsbedarf entsteht, der geeignet unterstützt werden muss. Häufig sind hier auch schutzbedürftige Fußgängergruppen betroffen. Geeignete Querungshilfen bestehen heute an Kreuzungen und Einmündungen. Eine Verlegung von Haltestellen ist bei fehlenden Querungsmöglichkeiten auch deswegen zu Kreuzungen und Einmündungen zu prüfen. Ist eine Querungshilfe innerhalb eines Straßenabschnitts zu realisieren, sind die Abfahrtspositionen so zu organisieren, dass ein Queren jeweils vor den Bussen erfolgen kann. Eine geeignete Querungshilfe ist nicht mit einem Fußgängerüberweg gleichzusetzen. Situationsbedingt ist die geeignete Querungsform laut Empfehlung für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV zu ermitteln.

Haltestellen sind so zu organisieren, dass eine ausreichende Fläche für wartende Fahrgäste und den fließenden Verkehr bleibt. Das betrifft den Fußverkehr, den Radverkehr - und den Kfz-Verkehr. Die Radverkehrsführung im Haltestellenumfeld sollte an möglichst vielen Haltestellen, insbesondere entlang der städtischen Hauptachsen, einheitlich sein. Durch wiederkehrende Straßenelemente kann das Sicherheitsgefühl von wartenden Fahrgästen ebenso verbessert werden wie die Orientierung von Radfahrenden in diesen Bereichen. So kann auch erreicht werden, dass Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen einerseits und Radfahrenden andererseits minimiert und Begegnungsfälle standardisiert werden. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang eine eindeutige und gut erkennbare Beschilderung sowie eine Zonierung des Seitenraums mit Hilfe von Markierungen.

Abbildung 122: Beispielhafte Seitenraumaufteilung im Haltestellenbereich in der Stadt Nizza



Quelle: Planersocietät

Ausstattung und Ausbaumonitoring von Haltestellen

Aus den Qualitätsvorgaben ergeben sich verschiedene Ausstattungsstufen für Haltestellen in Abhängigkeit von ihren Nutzungszahlen, wobei die Mindestausstattung bei allen Haltestellen zu

gewährleisten ist. Es ist zukünftig für jede Haltestelle im Wiesbadener ÖPNV-Netz zu prüfen, inwieweit die Anforderungen an die Haltestellenausstattung bereits erfüllt sind und gegebenenfalls Maßnahmen zum Erreichen der gesetzten Qualitätsstandards zu formulieren und umzusetzen. Zu beachten ist dabei, dass sich die Bedeutung einzelner Haltestellen im Zielnetz hinsichtlich der prognostizierten Ein- und Aussteigerzahlen deutlich verändert und vor diesem Hintergrund eine erneute Evaluation der Haltestellenausstattung nötig wird.

Abbildung 123: Ausstattungsstufen von Haltestellen



Quelle: Planersocietät

Durch die Entwicklung eines Metrobusnetzes als Hauptlastnetz ist eine ausreichende Haltestellenkapazität entlang der städtischen Metrobusachsen sicherzustellen. Ziel dabei ist es, dass auf diesen Achsen ein Halt von zwei Metrobusfahrzeugen hintereinander möglich ist, was unter Berücksichtigung von Doppelgelenkbussen eine barrierefreie Steiglänge von 50 m voraussetzt. Auf den folgenden Metrobus-Achsen ist daher ein Ausbau der Haltestellenanlagen erforderlich:

- Innenstadt – Biebrich
- Innenstadt – Bierstadt
- Innenstadt – Dotzheim
- Innenstadt – Klarenthal
- Innenstadt – Schierstein

Können Haltestellen, insbesondere auf den Metrobusachsen, nicht ausreichend ausgebaut werden, ist eine individuelle, ortsspezifische Lösung zu finden, die so viele Qualitätskriterien, wie möglich erfüllt.

Namensgebung

Mit dem hier vorliegenden Zielkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden wird die Umbenennung der im Anhang (vgl. Teil D) aufgeführten Haltestellen vorgeschlagen.

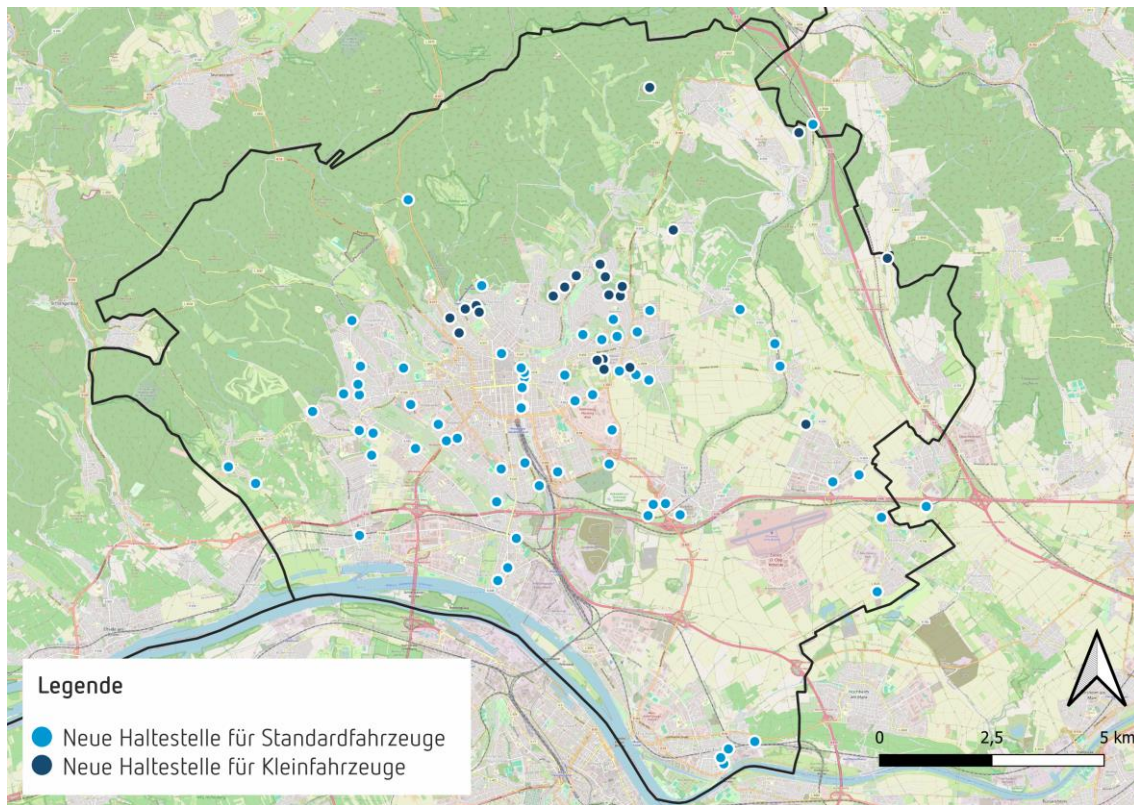
Diese Umbenennung ist aufgrund der Bestandsanalyse und der Rückmeldungen innerhalb des Erarbeitungsprozesses für sinnvoll erachtet worden. So kann die eindeutige Identifizierung gesteigert werden. Die Namensgebung löst überwiegend die heute nicht einheitliche Benennung von Hin- und Rückrichtung auf, oder stellt anhand von Straßennamen einen geeigneten lokalen Bezug her. Einbezogen wurden ebenfalls die Namen von Einrichtungen, die eine potenziell sehr hohe Verweildauer aufweisen, wie Rathäuser, Sportstätten, Bahnhöfe oder ähnliches.

Werden nach der Umsetzung dieses Konzepts neue Haltestellen eingerichtet, oder Haltestellen temporär benötigt soll die Haltestelle zur leichteren Orientierung so benannt werden, dass Ein- und Ausstiegsposition den gleichen Namen tragen.

Neue Haltestellen

Im Rahmen des Zielkonzept sind knapp 80 Abfahrtspositionen innerhalb von Haltestellen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden neu zu errichten. Dies erfolgt u. a. aufgrund von neu geschaffenen Linienwegen, neu erschlossenen Gebieten oder der Neuordnung von Haltestellenbereichen zur Optimierung der Erschließungsqualität. Um diese Veränderungen im Rahmen des Zielkonzeptes auch im öffentlichen Raum sichtbar zu machen und damit den Zugang zum ÖPNV zu verbessern ist ein zeitnahe Ausbau neuer Haltestellen vorgesehen. Dafür ist kurzfristig die Einrichtung einer provisorischen Haltestelle erforderlich, der vollständige barrierefreie Neubau soll jedoch innerhalb der untenstehenden Priorisierungsliste nach den dort getroffenen Parametern erfolgen. Die Auflistung des Vorschlags neuer Haltestellen im Rahmen des Zielkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist dem Anhang (Teil D) sowie der folgenden Kartendarstellung zu entnehmen.

Abbildung 124: Neue Haltestellen im Wiesbadener Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Im Rahmen des Zielkonzeptes sind neue Haltestellen vorgesehen, die durch Quartiersbusse oder einen On-Demand-Verkehr bedient werden. Für diese Haltestellen gelten veränderte Anforderungen, da hier auf andere Fahrzeugtypen zurückgegriffen wird (vgl. Kapitel 7.2.8 und 7.3). Die Erreichung der Barrierefreiheit wird hier hauptsächlich fahrzeugseitig erfüllt. Die Ausgestaltung der Haltestelle ist lediglich durch einen Haltestellenmast sicherzustellen, welcher gegebenenfalls in einem gesonderten Design gestaltet wird.

Die Mobilität der Einwohnenden endet nicht an administrativen Grenzen. Daher sind im Zielnetz auch Haltestellen außerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehen. Diese tragen zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse und Optimierung des ÖPNV-Angebots aus Sicht der Landeshauptstadt Wiesbadens bei. Eine Umsetzung des Vorschlags der im Anhang (Teil D) genannten Haltestellen ist daher wünschenswert.

Entfallende Haltestellen

Trotz der mit dem Zielnetz 2030 angestrebten Verbesserung des Gesamtangebots entfallen mehrere bestehende Haltestellen mit dem Ziel, betriebliche Abläufe zu verbessern, das ÖPNV-Angebot bedarfsgerecht zu entwickeln oder die Erschließungswirkung des Netzes zu optimieren. Bei allen entfallenden Haltestellen ist dabei sichergestellt, dass die durch die wegfallende Haltestelle erschlossenen Siedlungsbereiche auch weiterhin erschlossen bleiben, z. B. durch weitere Bestands-haltestellen oder durch neue Haltestellen, die das Netz bedarfsgerecht ergänzen. Die Auflösung der Haltestelle ist mit einer umfassenden Informations- und Kommunikationsarbeit zu

unterstützen. Die Haltestellen sind geeignet so zurückzubauen, dass von der verbleibenden Anlage keine missverständliche Nutzung bei möglichen Kunden erfolgen könnte.

Temporäre Haltestellen

Temporäre Haltestellen können aufgrund von Bauarbeiten, Störungen im Betriebsablauf, oder Shuttle-Verkehren zu großen Veranstaltungen nötig werden. Diese Haltestellen haben dann eine zeitlich begrenzte Nutzung und sind somit von einem ortsfesten Ausbau ausgenommen. Der Charakter einer temporären Haltestelle muss insbesondere dann in Frage gestellt werden, wenn eine Maßnahme über sechs Monate dauert. Dann sind Lösungen zu prüfen, die nicht primär auf temporäre Bauten zurückgreifen, oder Provisorien so errichtet werden, dass Qualitäten der ortsfesten Anlagen (wie oben beschrieben) nahezu erreicht werden.

7.6.2. Barrierefreiheit

Der gesetzliche Auftrag zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen und mit ihm des Systems ÖPNV nach dem PBefG ist laut Gesetz mit dem 31.12.2021 abgelaufen. Das PBefG sieht vor, dass im entsprechend gültigen Nahverkehrsplan die Umsetzung beschrieben und Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit formuliert werden (vgl. Teil A). Um den Ausbau der Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden gezielt und bedarfsorientiert umzusetzen, werden verschiedene Kriterien herangezogen, die die Priorisierung des Ausbaus definieren. Dazu zählen welche Ziele im direkten Umfeld der Haltestellen erreicht werden können, welche Bedeutung die Haltestelle im Netz hat, sowie der aktuelle Ausbauzustand der Haltestelle. Die verschiedenen Kriterien werden mittels Punktzahl gewichtet, um die Umsetzung mit einer nachvollziehbaren Ausbaustrategie zu unterstützen. Diese Ausarbeitung ersetzt keine Umsetzungsplanung, die flexibel auf haushälterische Besonderheiten, Synergien mit (Straßen-)Baumaßnahmen Dritter und weiteren Faktoren, die aus heutigem Blickwinkel nicht berücksichtigt werden können. In die Priorisierung fließen alle Abfahrtspositionen²⁴ ein, die im regulären Buslinienverkehr im Tagesverkehr angefahren werden.

²⁴ Eine Haltestelle hat immer mindesten eine Abfahrtsposition kann aber auch bis zu zehn Abfahrtspositionen haben, wie z. B. die Bushaltestelle des Wiesbadener Hauptbahnhof

Tabelle 29: Kriterien für den barrierefreien Haltestellenausbau

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
A: Umgebung der Haltestelle (Bezug: Haltestellenbereich)		
1: Einrichtungen im Einzugsbereich	10 Punkte	Krankenhaus, betreute Wohnanlage, Einrichtung für körperlich oder kognitiv eingeschränkte Personen
	5 Punkte	Bildungseinrichtung, >5 Arztpraxen, Friedhof
	0 Punkte	Sonstige/Keine Einrichtungen im Nahbereich
B: Bedeutung der Haltestelle (Bezug: Haltestellenbereich)		
1: Lage im Netz	8 Punkte	Zentraler Verknüpfungspunkt und/oder Haltestelle mit Verknüpfung Bus/Bahn
	4 Punkte	Haltestelle mit Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	0 Punkte	Haltestelle mit Verknüpfung von weniger als drei Buslinien
2: Fahrgastnachfrage	20 Punkte	Mehr als 9.999 Ein-/Aussteigende
	16 Punkte	5.000-9.999 Ein-/Aussteigende
	12 Punkte	2.500-4.999 Ein-/Aussteigende
	8 Punkte	1.000-2.499 Ein-/Aussteigende
	4 Punkte	500-999 Ein-/Aussteigende
	2 Punkte	100-499 Ein-/Aussteigende
	0 Punkte	Bis 99 Ein-/Aussteigende
C: Ausbaustand der Haltestelle (Bezug: Richtungshaltestelle)		
1: Aktuelle Einstiegs- höhe	8 Punkte	Bordsteinniveau < 5 cm
	4 Punkte	Bordsteinniveau 5 – 15 cm
	0 Punkte	Bordsteinniveau >= 16 cm
2: Aktuelles Leitsystem	4 Punkte	Optisch und taktil kontrastierende Bodenindikatoren nicht bzw. nicht ausreichend vorhanden
	0 Punkte	Optisch und taktil kontrastierende Bodenindikatoren vollständig vorhanden
3: Tiefe der Warte- fläche	4 Punkte	Unter 1,50 m
	2 Punkte	Zwischen 2,50 m und 1,50 m
	0 Punkte	Über 2,50 m

Quelle: Planersocietät

Ausnahmeregelungen

Auf einen vollständig barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann gemäß §62 II PBefG in begründeten Ausnahmefällen verzichtet werden, wobei die genaue Definition solcher Haltestellen dem zuständigen Aufgabenträger obliegt. In der Landeshauptstadt Wiesbaden kann von einem vollständig barrierefreien Ausbau Abstand genommen werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 10 Ein- und Aussteigende pro Werktag), sofern im direkten Umfeld keine Einrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen vorhanden ist
- unverhältnismäßig hohe Kosten beim Ausbau einer Haltestelle anfallen
- die baulichen oder topographischen Rahmenbedingungen in absehbarer Zeit einen Ausbau verhindern (z. B. bei Steigung > 6 % an Hanglagen oder an Straßen mit sehr schmalen Gehwegen)
- die Haltestelle zukünftig durch Linienwegänderungen nicht mehr bedient wird

- Haltestellen ausschließlich für den Bedarfsverkehr bestimmt sind und nur mit Fahrzeugen unter 3,5 t bedient werden

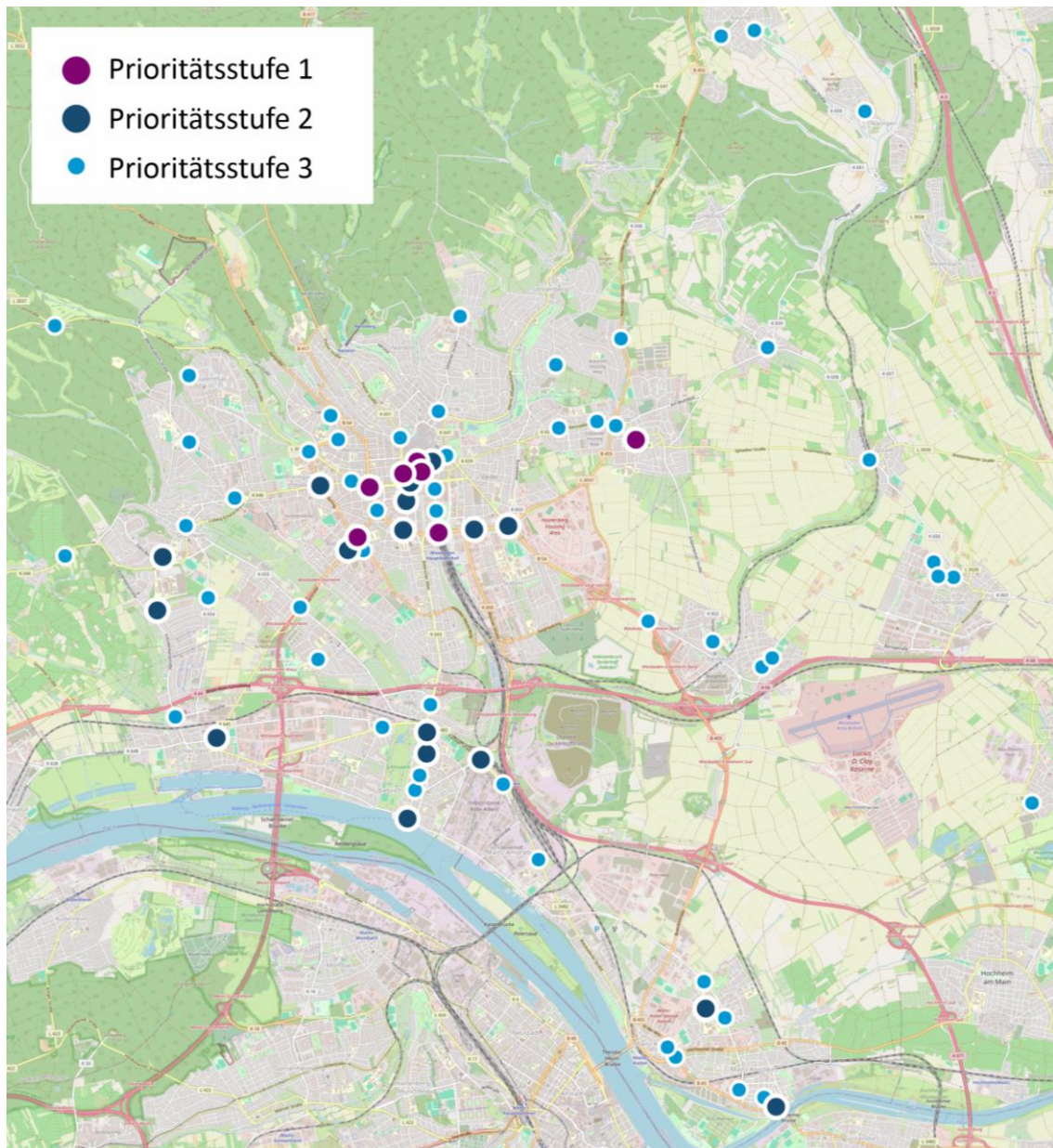
Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Gemäß den oben aufgeführten Kriterien (vgl. Tabelle 29) sowie den Ausnahmeregelungen wurde für die Haltestellen im Stadtgebiet Wiesbadens eine Priorisierung durchgeführt. Diese stellt eine Handreichung dar, um den Haltestellenausbau zielgerichtet und entsprechend den tatsächlichen Bedarfen durchzuführen.

An Haltestellen, die als „weitgehend barrierefrei“ (vgl. Teil A) definiert wurden, kann in Anlehnung an §62 II PBefG vorerst von einem Ausbau abgesehen werden. Auch wenn sich die Ausbaustandards zwischenzeitlich verändert haben, sind diese Haltestellen in Kombination mit fahrzeugseitigen Einstiegshilfen wie Rampenlösungen zweckmäßig nutzbar und können daher in der Priorisierung für den vollständig barrierefreien Ausbau zurückgestellt werden. Haltestellen, die kurz- bis mittelfristig entfallen sind ebenso von den Vorgaben zum barrierefreien Ausbau ausgenommen wie solche Haltestellen, die nur durch Bedarfsverkehr bedient werden (vgl. Kapitel 7.6.1). Um den Infrastrukturaufwand für die Errichtung von lediglich im Bedarfsverkehr bedienten Haltestellen gering zu halten, wird das barrierefreie Ein- und Aussteigen durch fahrzeugseitige Lösungen sichergestellt.

Die auszubauenden Haltestellen sind in sieben Priorisierungsstufen differenziert, wobei die Prioritätsstufe 1 den dringlichsten Ausbaubedarf und Prioritätsstufe 7 den niedrigsten Ausbaubedarf darstellt. Grundlegende Voraussetzung dafür ist es, zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen beim zuständigen Straßenbaulastträger zu schaffen. Die aus der Priorisierungsmatrix abgeleitete Liste zum Haltestellenausbau findet sich in Anhang (vgl. Teil D). Bei der fachlichen Detailprüfung sind die Priorisierungsparameter nochmals zu überprüfen, hierzu gehört vor allem die Kategorie A, welche möglichen Schwankungen durch hinzukommende oder wegfallende Einrichtungen unterworfen ist. Über entsprechende Veränderungen der Priorisierung ist im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung (vgl. 6.5.1) zu informieren. In der nachfolgenden Karte sind die drei höchsten Prioritätsstufen dargestellt.

Abbildung 125: Hoch priorisierte Haltestellen für den barrierefreien Ausbau



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Die Priorisierung der Haltestellen stellt einen grundsätzlichen Fahrplan für einen systematischen Ausbau dar. Gleichsam sind bei ohnehin zu erfolgenden Baumaßnahmen im Straßenraum mögliche Synergieeffekte zu nutzen und die dort liegenden Haltestellen, unabhängig ihrer Priorisierung, entsprechend auszubauen.

Einen Sonderstatus bei der Haltestellenkategorisierung nimmt die Bushaltestelle *Wiesbaden Hauptbahnhof* ein. Dazu zählt auch der südöstliche Teil, der vorwiegend vom Regional- und Fern(bus)verkehr genutzt wird. Diese Haltestelle erreicht unter Anwendung der oben genannten Kriterien die höchste Punktzahl und hat damit den drängendsten Aus-/Umbaubedarf. . Diese Haltestelle ist zentraler Bezugspunkt des Wiesbadener ÖPNV-System. Die gesonderte Betrachtung soll Auftrag sein, ein eigenständiges betriebliches Konzept zu entwickeln, wie ein Umbau so erfolgreich kann, dass die Leistungsfähigkeit des Systems ÖPNV in Wiesbaden nicht gefährdet wird.

7.6.3. Busbeschleunigung

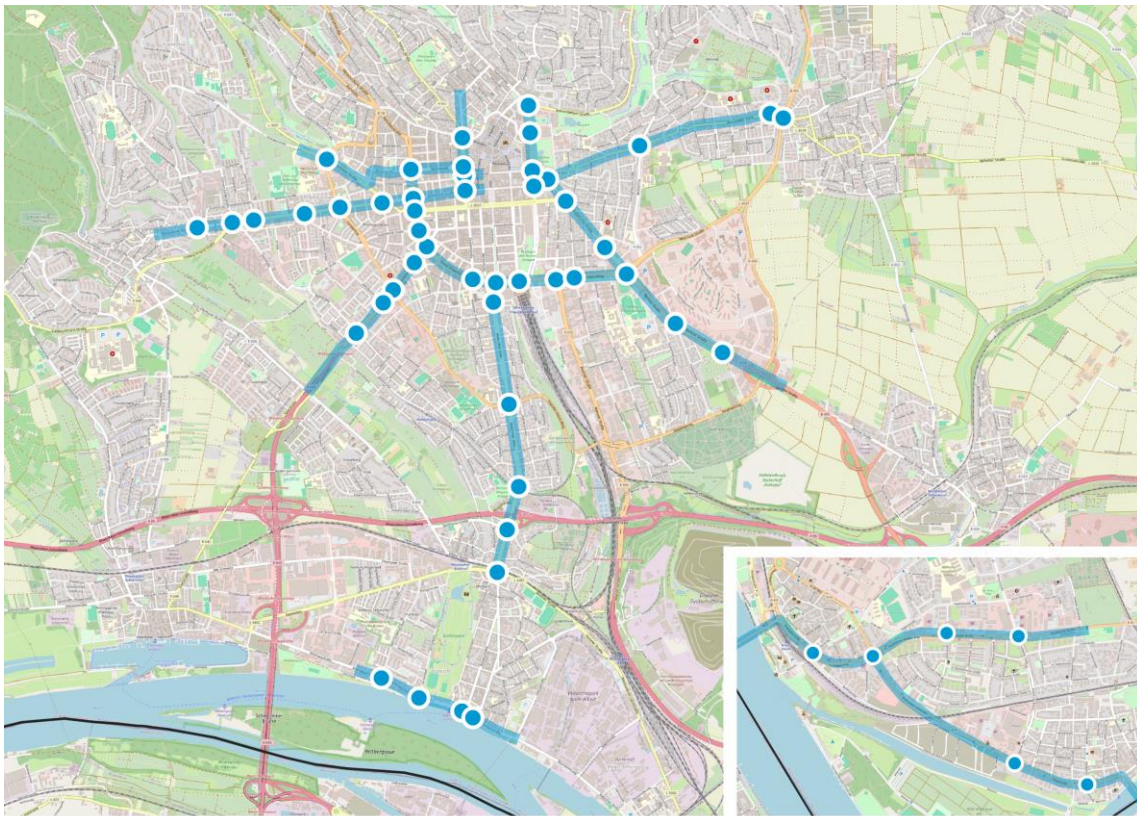
Auf Grundlage des entwickelten Zielkonzepts 2030 sind geeignete Maßnahmen im Straßennetz zu ergreifen, um einen stabilen, fahrplanreuen Fahrbetrieb zu ermöglichen. Unter dem Begriff „Busbeschleunigung“ ist die systematische Bevorrechtigung des ÖPNV auf befahrenen Achsen und an Knotenpunkten zu verstehen. Um eine solche Bevorrechtigung zu erreichen, gibt es mehrere Elemente, die grundsätzlich in geeignetem konzeptionellen Zusammenhang zu gewünschtem Ziel beitragen können.

Busbeschleunigung ist im gesamten Netz vorzusehen, insbesondere in Bereichen, in denen Probleme bei der Fahrplanstabilität vorliegen. Darüber hinaus können Maßnahmen zur Busbeschleunigung insbesondere auf den von Metro-, Sprinter- und Expressbuslinien befahrenen Netzelementen eingesetzt werden, um die für diese Produkte angestrebte Verbindungsqualität zu erreichen. Durch die Beschleunigung von Busverkehren in der Landeshauptstadt Wiesbaden kann insgesamt sowohl eine höhere Betriebseffizienz und Fahrplanstabilität als auch ein verbesserter Fahrgastkomfort erreicht werden. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass ohne entsprechende Infrastrukturmaßnahmen eine deutliche Beeinträchtigung der Betriebsqualität zu erwarten ist, die sich nicht nur negativ auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV auswirkt, sondern auch das geplante Bedienungskonzept grundlegend beeinträchtigt. So sind die Grundsätze des Taktversprechens und der Anschlusssicherung ohne Beschleunigungsmaßnahmen nicht einzuhalten, sodass die angestrebten positiven Wirkungen auf die Bedienungs- und Verbindungsqualität nicht erreicht werden können.

Vorrangkorridore zur Busbeschleunigung sind in der nachfolgenden Abbildung 126 mit streckenbezogenen sowie punktuellen Maßnahmenschwerpunkten aufgezeigt. Dies betrifft vorwiegend innenstadtnahe Abschnitte sowie lokale und regionale Hauptachsen, die die folgenden Eigenschaften aufweisen:

- Hohe Verkehrsbelastung durch den Individualverkehr und den ÖPNV
- Unfallschwerpunkte und Konfliktstellen, an denen regelmäßig Behinderungen des fließenden Verkehrs auftreten
- Knotenpunkte und Streckenabschnitte, auf denen aufgrund der derzeitigen Straßenraumaufteilung Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern entstehen
- Streckenabschnitte, auf denen aufgrund von veränderten Linienführungen und Fahrtbeziehungen des ÖPNV zusätzliche Belastungen oder Konflikte auftreten können

Abbildung 126: Vorrangkorridore Busbeschleunigung



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Bauliche Elemente der Straßeninfrastruktur

Die Stadt Wiesbaden verfügt bereits heute über einen weit entwickelten Ausbaustand an Bussonderstreifen („Busspuren“) sowie Umweltpuren in Form von überbreiten Radwegen mit Freigabe für den Busverkehr. Durch diese Form der streckenhaften Bevorrechtigung wird ein stabiler Busverkehr insbesondere auf stauanfälligen Streckenabschnitten zur Verkehrsspitze auf den Einfallsstraßen in die Stadt und auf den Zuläufen zu wichtigen Umsteigehaltstellen, wie z. B. dem Hauptbahnhof gesichert. Priorität muss ein stabiler Fahrbetrieb des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbund im gesamtstädtischen Verkehr haben. Im Bedarfsfall ist die Nutzung von Bus- und Umweltpuren auch von Fahrzeugen des Rettungswesens nutzbar, sodass diese über ihre eigentliche Funktion hinaus einen Mehrwert für Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste bieten.

Im Abgleich mit dem Zielkonzept 2030 ist der Bestand an Bussonderstreifen und Umweltpuren zu analysieren und mit einer dann aktuellen Verkehrsbelastungsanalyse des MIV mögliche Ausbaupotenziale zu identifizieren. Sofern die vorhandenen Infrastrukturen keine Abwicklung von MIV- und ÖPNV-Verkehrsströmen in ausreichender Qualität ermöglichen, ist die Sicherstellung eines stabilen ÖPNV-Betriebs von zentraler Bedeutung. In diesen Fällen können verschiedene Maßnahmen zur Priorisierung des Busverkehrs geprüft werden:

- Umgestaltung des Straßenraums zugunsten von Bussonderfahrstreifen oder Umweltpuren
- Einführung von Park-, Halte- oder eingeschränkten Durchfahrverboten für den MIV, um die verkehrliche Gesamtbelastung betroffener Netzabschnitte zu verringern

- Einrichtung von ÖPNV-Trassen ohne Möglichkeit zur Durchfahrt für den MIV, ggf. nur für eine Fahrtrichtung

Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist insbesondere im Innenstadtbereich zu untersuchen, in denen aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche eine starke Konkurrenzsituation zwischen MIV und ÖPNV entsteht. Dies betrifft beispielsweise die Friedrichstraße, die Luisenstraße und die Seerobbenstraße ebenso wie Abschnitte der Dotzheimer Straße und der Frankfurter Straße.

Um trotz durchgeführter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung weiterhin relevante Fahrtrelationen im Busverkehr sicherstellen zu können, ist der gezielte Einsatz von modalen Filtern möglich. Durch die Einrichtung von Busschleusen kann sichergestellt werden, dass eine erhöhte Verkehrsbelastung durch MIV-Durchgangsverkehre vermieden wird und gleichzeitig ein durchgängig befahrbarer Linienweg für den ÖPNV bestehen bleibt. Grundsätzlich bestehen zwei Arten von Busschleusen:

- Aktive Busschleusen in Form von mobilen Durchfahrtsperren wie Pollern oder Schranken, die mittels Signalübertragung durch das Fahrzeug geöffnet werden können
- Passive Busschleusen in Form von Rampen, Senken oder sonstigen Hindernissen, die eine Durchfahrt für andere Fahrzeugtypen aufgrund der Fahrzeugbreite oder der Bodenfreiheit nicht ermöglichen. Diese sind aufgrund der erhöhten Unfallgefahr durch eine gesonderte Beschilderung anzukündigen.

In der Landeshauptstadt Wiesbaden können beide Arten von Busschleusen im Rahmen des Zielkonzepts 2030 Anwendung finden. Von besonderer Bedeutung ist diese Infrastrukturmaßnahme innerhalb verkehrsberuhigter Wohngebiete, für die die Erschließungswirkung des ÖPNV sichergestellt werden soll. Dies betrifft beispielsweise das Dichterviertel und das Wohngebiet Sauerland ebenso wie eine Durchfahrt in das Neubaugebiet Bierstadt-Nord.

Neben der baulichen Bevorrechtigung auf Strecken und an Knotenpunkten trägt auch die Art und Anlage der Haltestelle maßgeblich zur Fahrplanstabilität bei. Dabei ist insbesondere der Verzicht auf Busbuchten zu nennen. Stattdessen sind Fahrbahnrandhaltestellen oder Haltestellenkaps vorzusehen. Dies hat den Vorteil, dass sich das Fahrzeug nicht nachrangig in den Verkehrsfluss einordnen muss. Ist der Verkehrsfluss durch das Halten des Fahrzeugs an der Haltestelle unterbrochen, trägt dies zudem zur Verkehrssicherheit beim Fahrgastwechsel bei. Auch wird dadurch die nutzbare Fläche im Seitenraum vergrößert, was durch vergrößerte Warteflächen ebenfalls zu einem effizienten Fahrgastwechsel an der Haltestelle beitragen kann. Zur effizienten Busbeschleunigung an Busspuren, Umweltpuren und Haltestellenbereichen ist stets die Beeinträchtigung durch den ruhenden Verkehr zu unterbinden, um einen störungsfreien Ablauf zu ermöglichen. Ein geeignetes Mittel sind regelmäßige Kontrollen.

Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

Neben dem Einsatz von Bussonderstreifen und Umweltpuren ist auch der Einsatz von Beschleunigungsmaßnahmen in der LSA-Steuerung zu prüfen. Durch eine der Haltestelle vorgeschaltete LSA kann dem Busverkehr beispielsweise die vorherige Einfädelung auf die weiteren Fahrspuren ermöglicht werden. Dies ist insbesondere bei notwendigen Fahrstreifenwechseln vor

Knotenpunkten zu prüfen, um den ÖPNV zu priorisieren und die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Die Einrichtung von LSA-Bevorrechtigungen des Busverkehrs erscheint vor allem im Innenstadtbereich sowie auf den ÖPNV-Hauptachsen relevant. Von besonderem Interesse sind dabei der erste und zweite Ring, die Schwalbacher Straße sowie alle radial ausgerichteten Zufahrtsstraßen in Richtung der Wiesbadener Innenstadt, darunter die Dotzheimer Straße, die Schiersteiner Straße, die Bierstadter Straße und die Biebricher Allee. Lichtsignalanlagen können immer passgenauer auf verkehrliche Zielsetzungen programmiert und beeinflusst werden. Vor dem Hintergrund der bestehenden Möglichkeiten von Digi V²⁵ sind die Lichtsignalfolgen zukünftig so zu gestalten, dass eine Beschleunigung der Busse nach Möglichkeit auch ohne ergänzende Bussonderspuren erfolgt. Wünschenswert ist, auch eine eindeutige politische Absicherung einer grundsätzlichen Signalfolge, die den ÖPNV priorisiert gegenüber allen restlichen Verkehren und dies auch innerhalb einer integrierten Verkehrsleitzentrale im täglichen Verkehrsfluss überwacht und gemanagt wird.

Maßnahmen in der Verkehrsregelung

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen ist mit dem Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit bei verringerter Emissionsbelastung verbunden und wird in zahlreichen Großstädten zunehmend umgesetzt. Grundsätzlich geht die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch mit einer Reisezeitverlängerung im ÖPNV einher, die dem Ziel einer hohen Verbindungsqualität widerspricht. Insbesondere in solchen Fällen, in denen die Geschwindigkeitsreduktion auf einem längeren Streckenabschnitt erfolgt, entstehen so zusätzliche Zeitbedarfe für den Fahrgast. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass der Bus aufgrund der häufigeren Haltevorgänge und der schwächeren Beschleunigungsleistung im Vergleich zum Pkw weniger stark durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit betroffen ist. Insbesondere dann, wenn Tempo 30 auf mehreren Hauptverkehrsstraßen eingeführt wird, ist zu erwarten, dass sich das Reisezeitverhältnis zugunsten des ÖPNV verändert. Vor diesem Hintergrund ist eine Einrichtung von Tempo 30 für die Attraktivität des ÖPNV nur dann als problematisch zu betrachten, wenn für den MIV alternative Routen mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden können.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Straßen in der Stadt Wiesbaden bereits überwiegend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Diese Regelung trägt maßgeblich zur Verkehrsberuhigung und zu erhöhter Verkehrssicherheit beim Fahrgastwechsel bei. Diese Aspekte sind zu begrüßen. Ebenfalls kann durch Absenkung der Höchstgeschwindigkeit ortsfremder MIV-Verkehr stärker aus Wohnquartieren verdrängt werden, was wiederum der Busbeschleunigung zugutekommt. Teil einer Zone-30 Anordnung ist jedoch die Vorfahrtsregelung in Kreuzungen: rechts-vor-links. Diese sind im Zusammenhang mit Fahrplanstabilität im ÖPNV kritisch zu bewerten. Daher soll auf Linienwegen des Busverkehrs auf rechts-Vor-links grundsätzlich verzichtet und eine den Busverkehr begünstigende Vorfahrtregelung eingeführt werden, um den Linienverkehr zu stabilisieren.

²⁵ weitere Informationen dazu unter: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/verkehrsentwicklung/faq.php>

7.6.4. Betriebsanlagen

Die Umsetzung des im Rahmen des Nahverkehrsplans erarbeiteten Linienkonzepts ist mit einem Anstieg der Betriebsleistung gegenüber dem Bestandsnetz verbunden. Die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen, die über das aus dem Linienkonzept abgeleiteten NVP-Basisnetzes hinausgehen, erfordern zusätzliche Fahrzeuge. Spätestens für das NVP-Zielnetz ist dabei auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen als Alternative zu schienengebundenen Verkehrsträgern vorgesehen. Der Einsatz ist dabei aus gutachterlicher Sicht unter Berücksichtigung der Entwicklung der Einwohnerzahlen, des damit verbundenen Verkehrsaufkommens und der Zielsetzung der Stadt Wiesbaden hin zu einer nachhaltigeren Mobilität in diversen Konzepten notwendige Voraussetzung (vgl. dazu auch Kap. 7.2.5). Als Alternative zu den Doppelgelenkbussen wären dichtere Takte notwendig, die aufgrund der schon vorhandenen betrieblichen Instabilität innerhalb der Innenstadt Wiesbadens ungünstig wären und hierbei auch das zusätzlich benötigte Fahrpersonal sowie höhere Betriebskosten berücksichtigt werden müssen.

In der Stadt Wiesbaden ist ein Bedarf an zusätzlichen Abstellflächen gegenüber denen des Status-Quo erkennbar. Für einen zuverlässigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV ist es dringend erforderlich, dass die dafür benötigten Fahrzeuge in Betriebsanlagen unterhalten und abgestellt werden, die einen hochwertigen Betrieb ermöglichen. Dazu sind Betriebsflächen und Anlagen in ausreichender Menge und Qualität an geeigneten Orten im Streckennetz herzustellen. Eine Erweiterung des bestehenden Betriebshofes ist aufgrund der begrenzten Raumverfügbarkeit voraussichtlich nicht möglich. Aus diesem Grund ist der Bau eines neuen Betriebshofs für die zusätzlichen Fahrzeuge zukünftig unumgänglich – bezogen auf Angebotsausweitungen, Dekarbonisierung des Fuhrparks sowie Doppelgelenkbussen zur Realisierung des Zielnetzes. In diesem Zusammenhang wird eine dezentrale Organisation aus mindestens zwei Standorten für einen resilienten Betrieb empfohlen. So können auch Betriebsfahrten reduziert und damit die Betriebseffizienz gesteigert werden. Die Betriebsanlagen haben sicherzustellen, dass Fahrzeuge mit ausreichender Energiemenge (je Antriebsart), ohne technische Defekte und sauber in den Dienst starten können.

Bei der Auswahl einer geeigneten Fläche für einen neuen Betriebshof sollten aus fachlicher Sicht insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Günstige Lage im ÖPNV-Netz: möglichst viele im Umfeld des Standorts verkehrende und bestenfalls beginnende/ende Linien
- Verkehrsgünstige Lage: durchgehend gute Erreichbarkeit aus verschiedenen Stadtgebieten, Anfahrbarkeit ohne zusätzliche Belastung des städtischen Straßennetzes
- Ausreichende Energieversorgung, im Speziellen mit Blick auf die erforderlichen Betriebsanlagen und die Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen

7.6.5. Elektrifizierung und alternative Antriebe

Die Fahrzeuge des ÖPNV weisen notwendigerweise hohe Fahrleistungen im Stadtgebiet auf, insbesondere in sensiblen Bereichen, an den es ein hohes Mobilitätsbedürfnis vorliegt, wie z.B. der Innenstadt. Um den Ausstoß von Luftschadstoffen, insbesondere in diesen Bereichen, zu

minimieren ist die Dekarbonisierung des ÖPNV entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (vgl. Teil A) weiter voranzutreiben.

Die Stadt Wiesbaden und das Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr sind in den letzten Jahren bereits ambitionierte Schritte in Richtung Antriebswende gegangen. Die Doppelgelenkbusse bieten eine besondere Chance eines hochwertigen und stadtverträglichen ÖPNV-Produktes, wenn sie elektrisch betrieben werden. Es ist ein Betriebskonzept für einen stabilen, kundenorientierten Betrieb der Doppelgelenkbusse zu entwickeln. Die Infrastruktur im öffentlichen Raum und die betrieblichen Anlagen von ESWE Verkehr sind so ausreichend zu dimensionieren, dass auftretende Nachteile infolge des Wechsels der Antriebsart sich nicht auf Kundennutzung und Betrieb des Systems auswirken. Dabei ist insbesondere zu prüfen, inwieweit batterieelektrische Fahrzeuge im laufenden Betrieb und damit ohne Fahrt zum entsprechenden Betriebshof nachgeladen werden können, sodass kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht. Besondere Potenziale für Standorte solcher Ladestationen ergeben sich an Endhaltestellen, an denen die Ladezeit ohne Fahrzeitverlust für den Fahrgast realisiert werden kann. Standorte für Ladestationen sind im Rahmen des NVP-Zielnetzes aufgrund dichter Taktung und entsprechend guten Auslastungspotenzialen insbesondere an folgenden Endhaltestellen des Metrobusnetzes zu prüfen:

- Biebrich, Äppelallee-Center
- Biebrich, Rheinufer
- Bierstadt, Speierlingstraße
- Dotzheim, Helios HSK
- Dotzheim, Waldfriedhof
- Klarenthal, Anne-Frank-Straße
- Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße
- Nordfriedhof
- Schierstein, Oderstraße
- Wallau/Delkenheim Bf.

Der Einsatz von vorhandenen sowie zusätzlichen batterieelektrischen Fahrzeugen ist auch im Stadtbusnetz zu forcieren. Solange sowohl Fahrzeuge mit konventionellem als auch Elektrobusse zum Einsatz kommen, ist sicherzustellen, dass letztere vorwiegend auf solchen Linien eingesetzt werden, auf denen Ladeinfrastrukturen für den Metrobus mitgenutzt werden können. Darüber hinaus eignen sich Endhaltestellen, die von mehreren Stadtbuslinien angefahren werden, ebenfalls für Ladestationen. Potenzielle Ladestandorte sind dabei unter anderem die folgenden Haltestellen:

- Biebrich, Faaker Straße
- Breckenheim, Erlenstraße
- Erbenheim, Karl-Drebert-Straße
- Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße

- Klarenthal, Tierpark/Fasanerie
- Kohlheck, Waldviertel
- MZ-Kastel, Krautgärten
- MZ-Kostheim, Winterstraße
- Nordost, Nerotal
- Schierstein Hafen
- Sonnenberg, Hofgartenplatz

Um eine Antriebswende darüber hinaus auch auf regionalen Verbindungen zu vereinfachen, ist die gemeinsame Nutzung von Ladestationen durch Stadt- und Regionalbusse empfehlenswert. Von besonderem Interesse sind dabei Standorte, an denen regionale Linien regelmäßig starten und enden, unter anderem die folgenden Haltestellen:

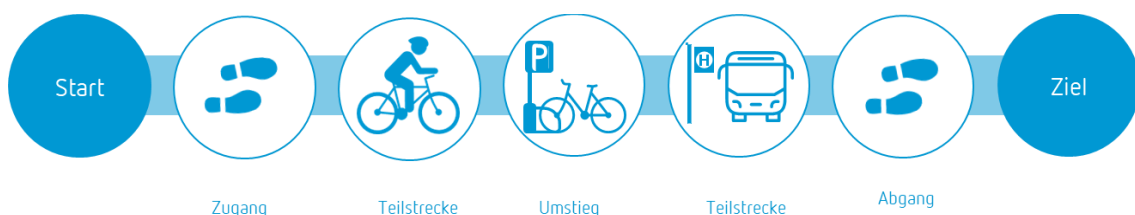
- Wiesbaden Hauptbahnhof
- Dotzheim, Helios HSK (für den Regionalen Quartiersbus)
- Wallau/Delkenheim Bf.

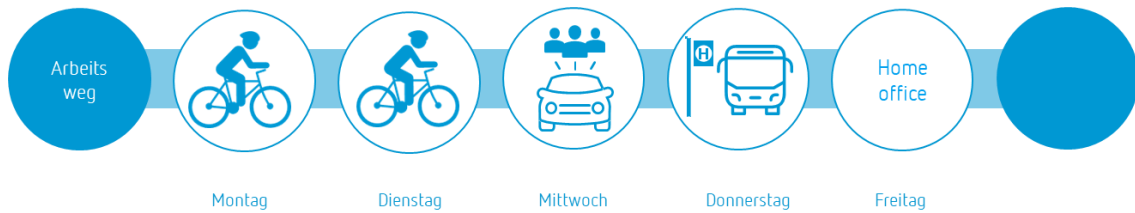
In der Betriebsplanung ist zu berücksichtigen, dass die Ladezeiten so in den Betriebsablauf integriert werden, dass die angestrebten Umlaufzahlen und -zeiten nicht überschritten werden. Ebenfalls bedeutsam ist die Vermeidung von Konflikten zwischen verschiedenen Fahrzeugen, die zeitgleich an derselben Station geladen werden müssen. Genügt dabei die Ladekapazität an zentralen Knoten nicht aus, ist über zusätzliche Ladepunkte oder die Anpassung des Betriebskonzepts eine hinreichende Verfügbarkeit von Ladepunkten sicherzustellen.

7.7. Konzept zur Inter- und Multimodalität

Der ÖPNV ist das Rückgrat der städtischen Mobilität. Im Umweltverbund spielt der ÖPNV eine zentrale Rolle, da er in Ergänzung zu Fuß- und Radverkehr Nutzenden ermöglicht, auch größere Distanzen zurückzulegen. In der alltäglichen Mobilität ist der ÖPNV notwendiges Verkehrsmittel, damit trotz wechselnder Witterung und Topografie alle Ziele im Stadtgebiet sicher erreicht werden können. Der ÖPNV trägt damit maßgeblich dazu bei, die Integration aller Menschen am öffentlichen Leben zu sichern.

Abbildung 127: Multimodales und intermodales Mobilitätsverhalten





Quelle: Planersocietät

Daher bedarf es einer systematischen Integration des ÖPNV in die Wegekette der Bürgerinnen und Bürger. Jede und Jeder soll die Möglichkeit haben, den ÖPNV auf einem Teil des Weges zu nutzen. Während manche Personen mehrere Verkehrsmittel für einen Weg nutzen (Intermodalität), greifen andere für verschiedene Wege auf verschiedene Verkehrsmittel zurück (Multimodalität). Um bei dem gerecht zu werden, werden nachfolgend Anforderungen an die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsarten aufgeführt.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die dominierende Mobilitätsform auf dem Weg zur Haltestelle. Die Förderung des ÖPNV ist damit eng mit der Förderung des Fußverkehrs verbunden und umgekehrt. Der Weg zur Haltestelle und von der Haltestelle zum Zielort/zur Heimatadresse entscheidet indirekt über die Qualität des ÖPNV-System als Ganzes mit. Zentrale Faktoren sind dabei das verkehrssichere Erreichen aller Abfahrtspositionen einer Haltestelle. Die Gestaltung der Umgebung ist aus sozialen Aspekten sicher zu gestalten. Dazu zählen, wie im Anforderungsprofil beschrieben, die Beleuchtung der Haltestelle und die Integration in die durchgehende Straßenbeleuchtung. Auf den Zu- und Abwegen ist zu prüfen, inwieweit potenzielle „Angsträume“ bzw. „Angstsituationen“ entschärft werden können. Darunter sind insbesondere Unterführungen, dauerhaft verschattete oder blickdicht verbaute Bereiche zu verstehen. Solche Angst behaftete Orte sollten in Abstimmung mit Betroffenen identifiziert und erhoben werden.

Es sind alle Haltestellen im Netz auf eine gute Erreichbarkeit zu Fuß zu prüfen und bei Bedarf umzugestalten. Dabei ist auch die Lage der Haltestelle von zentraler Bedeutung. Um eine möglichst gute Zugänglichkeit von Haltestellen zu gewährleisten, ist eine Lage anzustreben, die aus verschiedenen Richtungen gut erreichbar ist. Dies kann beispielsweise durch die Schaffung von Zuwegungen und Querungsmöglichkeiten im direkten Haltestellenumfeld unterstützt werden. Die Lage von ÖPNV-Haltestellen an Plätzen und Kreuzungen bietet dabei besonders viele direkte Wegebeziehungen. Um an unübersichtlichen Orten, z. B. bei großen Abständen zwischen Haltestellenanlagen derselben Haltestelle oder an schlecht einsehbaren Bereichen des Straßenraums, eine bessere Orientierung für zu Fuß Gehende zu gewährleisten, ist in solchen Fällen die Einführung bzw. Erweiterung eines Beschilderungs- und Wegweisungssystems umzusetzen. Dies betrifft beispielsweise Haltestellen in der Wiesbadener Innenstadt sowie zentrale Umsteigepunkte wie den Hauptbahnhof oder die Haltestellen Dotzheim Mitte und Biebrich Rheinufer.

Radverkehr

Mit dem Fahrrad können bis zu viermal höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten gegenüber dem Fußverkehr erzielt werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Radfahrenden und der

Fahrplangeschwindigkeit im Linienverkehr unterscheidet sich im städtischen Verkehr nicht stark. Daher ist die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV an Haltestellen geeignet, die hochwertige oder regionale und überregionale ÖPNV-Linien anbieten. Dies sind vor allem die Stationen des Schienenpersonennahverkehrs, aber auch zentrale Haltestellen oder Endhaltestellen des Metrobusnetzes.

Die Verknüpfung lässt sich insbesondere durch hochwertige Radabstellanlagen realisieren. Radabstellanlagen sollen als Anlehnhalterungen realisiert werden, um ein sicheres Abschließen des Fahrrad-Rahmens zu ermöglichen. Diese Anlehnhalterungen können in der Landeshauptstadt gemäß Kapitel 7.6.1 an Komforthaltestellen mit mindestens 500 Ein-/Aussteigern eingerichtet werden. Unabhängig der Fahrgastfrequenz empfiehlt sich deren Bereitstellung auch an Metrobushaltestellen und Endhaltestellen außerhalb der Innenstadt, da an diesen ein besonderes für die intermodale Verknüpfung von Verkehrsmitteln besteht. Werden Radabstellanlagen an Verknüpfungshaltestellen errichtet, ist die Überdachung eines ausreichenden Anteils zu prüfen, da bei Nutzung davon ausgegangen werden kann, dass die Verweildauer entsprechend hoch ist.

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV sind (digital) verschließbare Fahrradboxen und/oder Sammelschließanlagen aufzustellen, um ein erhöhtes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Die neuen gesicherten Radabstellanlagen sollten in ihrer Buchung kompatibel zu den bereits am Wiesbadener Hauptbahnhof vorhandenen Boxen sein und die Buchung über die RMV-Mobilitätsplattform ermöglichen. Bei einem hohen zu erwartenden Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten ist weiterhin die Installation von Zusatzangeboten wie Schließfächern, Möglichkeiten zum Laden von Pedelecs oder Werkzeugsäulen zu prüfen. Die komfortable Anreise und die zusätzliche Qualität erhöhen die Bereitschaft solcher multimodaler Wegeketten.

Motorisierter Individualverkehr

Im Stadt-Umland-Verkehr können aus dünn besiedelten Bereichen Zubringerverkehre auf starke ÖPNV-Achsen je nach individueller Anforderung nicht immer mit dem ÖPNV-Angebot vor Ort realisiert werden. Hier ist die Nutzung des Motorisierten Individualverkehr nicht immer zu vermeiden. An Haltestellen des Metrobusnetzes, an Bahnhöfen und Stationen des SPNV in der näheren Umgebung von Bereichen mit geringer Erschließungsqualität (vgl. Teil A) sind Kiss-and-Ride Parkplätze zu prüfen, um Flächen der Haltestelle vor Park- und Halteverstößen zu schützen. Sind an Haltestellen vermehrt Bring- und Holverkehre zu identifizieren, ist es ebenso wünschenswert, diese Verkehre im Sinne der ÖPNV-Betriebsstabilität zu ordnen.

Park + Ride Anlagen können eingerichtet werden, wenn die Weiterfahrt mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV deutliche Vorteile aufweist. Der Vorteil muss sich als so groß erweisen, dass ein zusätzlicher Umstieg vom MIV auf den ÖPNV in Kauf genommen wird. Solche Vorteile können direktere bzw. schnellere Fahrten mit dem ÖPNV durch eigene Infrastruktur oder Bevorrechtigung ebenso wie kostenlose Parkplätze bei attraktivem ÖPNV-Tarif sein. Die Einrichtung von P+R Anlagen kann an Bahnhöfen und Stationen des SPNV oder (End-)Haltestellen des Expressbus- oder Metrobusnetzes sinnvoll sein. Es ist darüber hinaus sicherzustellen, dass eine Fremdnutzung vermieden wird.

Mikromobilität/Sharing-Systeme

Die wiederkehrende, alltägliche Nutzung von Mikromobilität (z.B. E-Scooter, Fahrräder, Elektrofahrräder) als Form der Nahmobilität in multimodalen Wegeketten ist am Anfang der wissenschaftlichen Untersuchung und der konzeptionellen Organisation. Neben der Bereitstellung eines nutzerzentrierten, leistungsfähigen und flächendeckenden ÖPNV im Stadtgebiet bietet die Integration von Sharing-Angeboten, insbesondere für Mikromobile auf Leihbasis, weitere Potenziale mit Blick auf die Attraktivierung des Gesamtsystems. Hierbei sind die Möglichkeit zum Zurücklegen der ersten und letzten Meile oder auch einzelner Etappen innerhalb von intermodalen Mobilitätsketten mittels Sharing-Angeboten (Fahrräder, Elektrofahrräder und E-Tretroller) hervorzuheben.

Eine stadtgerechte Integration der Shared-Mobility-Angebote ist elementar, damit diese Angebote sich positiv auf die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV auswirken können. Ein flächendeckendes Fahrradvermietssystem ist eine zukunftsweisende Ergänzung zum Mobilitätsmix. Wie überall in Deutschland ist hierfür ein kommunaler Zuschuss erforderlich, um das Angebot entsprechend der Daseinsvorsorge über den Stadtkern hinaus zu etablieren. Die entstehenden Kosten müssen jedoch im Verhältnis zum verkehrlichen Mehrwert stehen. Ein Fahrradvermietssystem kann für verschiedene Personengruppen in der Landeshauptstadt Wiesbaden ein attraktives Angebot darstellen, welches gleichzeitig auch eine flexible Mobilitätsoption für Reisende und Gäste der Stadt bietet. Hierzu sind eine (teil-)elektrifizierte Fahrradflotte sowie eine leicht verständliche und nutzergerechte Preisstruktur von zentraler Bedeutung.

Auch ein Sharing-Angebot mit E-Tretrollern kann eine Mobilitätsalternative darstellen. Hier ist derzeit grundsätzlich ein Wandel des E-Tretrollers von Freizeitgefährt zur Mobilitätsalternative zu beobachten. Grundsätzlich besteht insbesondere bei diesem Verkehrsträger ein erhöhter Regelungsbedarf bezüglich der Abstell-situation. Um eine intermodale Wegekette zu ermöglichen, ohne dabei die Einstiegsbereiche an Haltestellen durch abgestellte E-Tretroller in ihrer Zugänglichkeit zu beeinträchtigen, sind potenzielle Ordnungsmaßnahmen zu prüfen. Insbesondere bei Haltestellen, an denen regelmäßig eine größere Anzahl an E-Tretrollern abgestellt ist, besteht beispielsweise die Möglichkeit, Abstellflächen zu markieren bzw. außerhalb dieser Flächen auf ein Abstellverbot hinzuweisen. Gegebenenfalls ist dabei auch eine Zusammenarbeit mit den für die Bereitstellung zuständigen Unternehmen möglich, um softwareseitig in das Abstellverhalten einzugreifen. Insgesamt erscheint es sinnvoll, Shared-Mobility-Systeme der Mikromobilität als ergänzendes Angebot zum ÖPNV in einem eigenständigen Konzept zu betrachten.

Intermodalität durch Mobilitätsstationen

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger des Umweltverbunds ermöglicht es, den individuellen Bedürfnissen der Nutzenden bei der Wahl der Route und des Verkehrsmittels besser gerecht zu werden. Diese Verknüpfung kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen:

- Baulich z. B. Park+Ride, Bike+Ride (bimodal) oder als Mobilitätsstation
- Produktbezogen z. B. Fahrradmitnahme im Bus, Taxi-Ruf im Bus
- Preislich/tariflich z. B. vergünstigte Nutzung ergänzender Mobilitätsangebote für ÖPNV-Kunden
- Vertriebllich z. B. integriertes Ticket- und Abrechnungssystem

- Kommunikativ z. B. Produktübergreifendes Informationsmaterial, Werbekampagne zur Multimodalität, digitale Zusammenführung der Mobilitätsangebote

Bei den baulichen Maßnahmen ist insbesondere die Errichtung von Mobilitätsstationen hervorzuheben, da diese eine Zusammenführung der vorhandenen Angebote deutlich sichtbar machen können und den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erleichtern. Zudem können diese Stationen für mobilitätsbezogene Kommunikationsmaßnahmen genutzt werden.

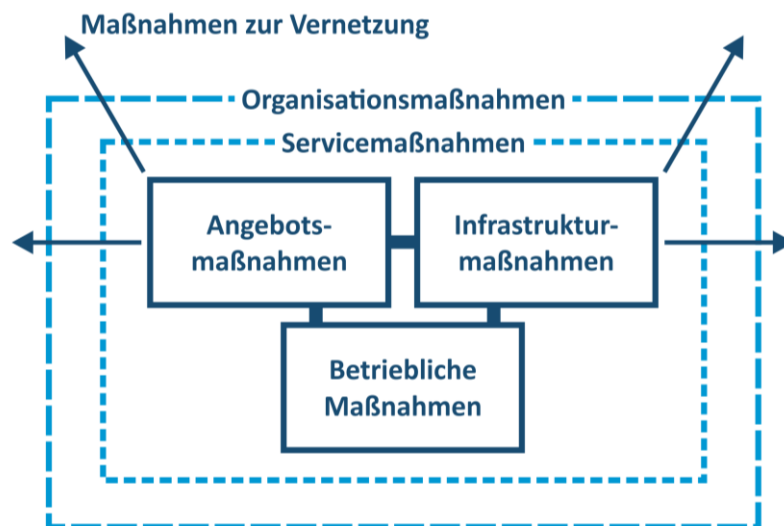
8. Maßnahmen und Wirkungsanalyse

Aus dem Zielkonzept 2030 ergeben sich für die Landeshauptstadt Wiesbaden zahlreiche Aufgaben in der ÖPNV-Entwicklung, die in konkrete Maßnahmen überführt werden müssen, um die Umsetzbarkeit des Zielkonzepts zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen ist es dabei von besonderer Bedeutung, die einzelnen Maßnahmen anhand ihrer Wirkung und der notwendigen finanziellen Aufwendungen zu priorisieren. Im folgenden Kapitel kommt der Nahverkehrsplan diesen Anforderungen nach.

8.1. Maßnahmenübersicht

Für das Zielkonzept 2030 ist zwischen verschiedenen Maßnahmen der ÖPNV-Entwicklung zu unterscheiden. Im Zentrum dieses Nahverkehrsplans stehen die mit der angestrebten Liniennetzreform verbundenen Maßnahmen im ÖPNV-Angebot sowie in der Infrastruktur und im Betrieb. Um den ÖPNV in allen seinen Teilaspekten attraktiv und zukunftsfähig zu gestalten, ist jedoch auch die Umsetzung weiterer Maßnahmen in den Bereichen Service, Vernetzung und Organisation notwendig. Diese Maßnahmen bilden den Rahmen für eine ganzheitliche und integrierte Entwicklung des ÖPNV als Teil eines multimodalen und nachhaltigen Mobilitätssystems.

Abbildung 128: Maßnahmenfelder für die Landeshauptstadt Wiesbaden



Quelle: Planersocietät

Innerhalb der Maßnahmenfelder finden sich verschiedene Einzelmaßnahmen, die im Gesamten zur angestrebten Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden beitragen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen den einzelnen Maßnahmen Beziehungen und Wechselwirkungen entstehen, die eine gemeinsame bzw. in Verbindung zueinander stehende Umsetzung erfordern. Von besonderer Bedeutung ist es dabei, solche Maßnahmen hinsichtlich ihrer Priorität und dem angestrebten Umsetzungszeitraum zu organisieren. In Abhängigkeit der bestehenden Wechselwirkung kann so erreicht werden, dass Maßnahmen zeitgleich oder aufeinander aufbauend realisiert

werden. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht verschiedener Maßnahmen der ÖPNV-Entwicklung in der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie ihrer Wechselwirkungen.

Tabelle 30: Maßnahmenübersicht inkl. Wechselwirkungen

Nr.	Maßnahme	Potenzielle Wechselwirkungen
Maßnahmen zur Realisierung des Zielnetzes 2030		
A1	Entwicklung Metrobus-Netz	B1: Doppelgelenkbus; I4, I5: Haltestellen
A2	Entwicklung Sprinterbus-Netz	
A3	Entwicklung Stadtbus-Hauptnetz	
A4	Entwicklung Stadtbus-Nebennetz	
A5	Entwicklung Quartiersbusnetz	
A6	Einführung On-Demand-Angebot für den Wiesbadener Osten und im Nachtverkehr	B2: Kleinbusse
A7	Anpassung der Linienführungen im regionalen Busverkehr	
A8	Definition von Anschlussknoten	
Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur		
I1	Errichtung neuer Haltestellen	A1-A5: Zielnetz 2030
I2	Errichtung neuer Kleinbushaltestellen	A5, A6: On-Demand-Verkehr, Quartiersbus
I3	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	
I4	Verlängerung von Haltestellenanlagen im Metrobusnetz	A1: Metrobusnetz, B1: Doppelgelenkbus
I5	Aufwertung der Haltestellenausstattung	A1: Metrobusnetz
I6	Orientierungshilfen im Haltestellenumfeld	
I7	Bussonderfahrstreifen und Umweltspuren	A1, A2, A7: Schnelle und direkte Verbindungen
I8	Busschleusen	A3, A4: Stadtbus-Netz
I9	LSA-Optimierung an Knotenpunkten	A1-A5, A7: Zielnetz 2030
Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität		
B1	Anschaffung von Doppelgelenkbussen	A1: Metrobus-Netz
B2	Anschaffung von Kleinbussen	A5, A6: On-Demand-Verkehr, Quartiersbus
B3	Bau eines neuen Betriebshofs	A1, B1: Metrobus-Netz und Doppel- gelenkbusse
B4	Umstellung des Fuhrparks auf alternative An- triebsformen	
B5	Einrichtung von Ladestationen an Endhaltestellen	B4: Alternative Antriebe

Nr.	Maßnahme	Potenzielle Wechselwirkungen
B6	Aufwertung der Fahrzeugausstattung	Insb. A1, A2: Metro- und Sprinterbusnetz
B7	Flächendeckender Einsatz von Fahrgastzählssystemen	
Maßnahmen zur Verbesserung der Servicequalität		
S1	Einsatz von Fahrgastbetreuern und Sicherheitspersonal	
S2	Integration des Angebots in eine übergeordnete Mobilitätsapp	A6: On-Demand-Verkehr
S3	Weiterentwicklung des Tarifangebots	
Maßnahmen zur Schärfung der Organisationsstruktur		
O1	Langfristige Organisationsvereinbarung für grenzüberschreitende Verkehre	
O2	Finanzierungsprogramm für das Zielnetz 2030 und dessen langfristigen Erhalt	A: Zielnetz 2030
O3	Unternehmensmarketing	A1, A2: Bewerbung Metro- und Sprinterbus
O4	Anwerben von Fahrpersonal	
Maßnahmen zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten		
V1	Erweiterung intermodaler Mobilitätsoptionen	I5: Haltestellenausstattung
V2	Schärfung des Park&Ride-Angebots	
V3	Umbau von Haltestellen zu Mobilstationen	A1: Metrobus
V4	Integration neuer SPNV-Haltepunkte in das ÖPNV-Netz	I5: Haltestellenausstattung

Quelle: Planersocietät

8.2. Prognose der Betriebsleistung

Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer)

Für die Bestandsanalyse wurde das bestehende ÖPNV-Netz im Untersuchungsgebiet in einem Verkehrsmodell aufbereitet. Damit wurde die Grundlage geschaffen, um die Betriebsleistung in Form von Fahrzeugkilometern sowie den Fahrzeugbedarf für den Bestand zu berechnen. Gleichzeitig besteht damit eine Vergleichsmöglichkeit mit dem Zielnetz. Die Linien des Zielnetzes wurden analog verkehrsmodelltechnisch aufbereitet und mit Taktfahrplänen gemäß den Betriebszeiten und Takten im Anforderungsprofil hinterlegt. Damit wurden zum einen für jede einzelne Linie die Liniensteckbriefe mit entsprechenden Kenngrößen der Betriebsleistung erstellt. Weiterhin wurde die Entwicklung der Betriebsleistung demgemäß mit dem Bestandsnetz gegenübergestellt. Damit können Aussagen getroffen werden, ob und in welcher Form ein Anstieg der Fahrplankilometer erfolgt und somit ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht.

Für Wiesbaden wurden die Fahrplankilometer des Zielnetzes zunächst insgesamt berechnet. Um unterschiedlichen Zuständigkeiten für den Betrieb des ÖPNV gerecht zu werden, erfolgte anschließend eine räumliche Unterteilung der Betriebsleistung in das Stadtgebiet Wiesbaden insgesamt und ohne die Ortsbezirke Amöneburg, Kastel und Kostheim, das letztere formal im ÖPNV-Bereich als Verkehrsgebiet der Stadt Mainz angehören. Weiterhin erfolgte eine Berechnung für das Zielnetz im gesamten Planungsgebiet. Darüber hinaus wurde die Berechnungsmethodik unterschieden in Busverkehr und SPNV (Aartalbahn, Wallauer Spange) sowie die einzelnen Produktkategorien Stadt-/Metro-/Sprinterbus, On-Demand-Verkehre und Regional-/Expressbusse. Die Ergebnisse sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 31: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag prozentual)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	inkl. benachbarter Landkreise und Mainz
Busverkehr und SPNV	+24%	+23%	+25%
Busverkehr gesamt	+22%	+20%	+30%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	+16%	+13%	+22%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+22%	+19%	+26%
Regional-/ Expressbus	+13%	+13%	+56%

Quelle: ioki GmbH

Bei der Berechnung wird deutlich, dass das Zielnetz insgesamt und in allen Raumeinheiten und Produktkategorien eine Steigerung der Betriebsleistung gegenüber dem Bestandsnetz aufweist. Die Steigerung der Fahrplankilometer beim gesamten Zielnetz beträgt 20%. Im Wiesbadener Stadtgebiet entstehen im Vergleich zum Bestandsnetz bei den Stadt-, Metro- und Sprinterbuslinien Steigerungen von 13% und 11% ohne Amöneburg, Kastel und Kostheim (AKK). Ein deutlicher Anstieg ist bei den Regional- und Expressbuslinien zu verzeichnen (30% in Wiesbaden, 102% insgesamt).

Die Entwicklung der Betriebsleistung anhand der absoluten Werte in Tabelle 32 ermöglicht die Abschätzung der Kosten für die Umsetzung einzelner neuer Linien des Zielnetzes als auch des Zielnetzes insgesamt. Hierbei wird angenommen, dass sich die Betriebskosten proportional zur der Betriebsleistung in Form von Fahrplankilometern entwickeln.

Tabelle 32: Entwicklung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer/Tag absolut)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz (absolut)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	inkl. benachbarter Landkreise und Mainz
Busverkehr und SPNV	12.574	10.748	28.661
Busverkehr gesamt	10.474	8.789	23.058
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	6.554	4.960	10.039
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	9.107	7.513	13.441
Regional-/ Expressbus	662	663	8.912

Quelle: ioki GmbH

Prognose der Fahrzeugflotte

Der Betrieb der Linien unterschiedlicher Produktkategorien (z. B. Metro- und Stadtbuss) soll mit unterschiedlichen Gefäßgrößen erfolgen, um jeweils der Nachfrage gerecht zu werden. Diese ist bei den Metrobussen höher als z. B. bei den Stadtbussen. Deshalb ist vorgesehen, für den Betrieb der Metrobuslinien weitestgehend Doppelgelenkbusse einzusetzen. Bei den Stadtbuslinien sollen hauptsächlich Gelenk- und Standardbusse zum Einsatz kommen. Bei den Regional- und Sprinterbuslinien weitestgehend Standardbusse.

Aus der Berechnung der Betriebsleistung mit Berücksichtigung möglicher Umläufe ergibt sich damit für Wiesbaden ein Bedarf an 403 Fahrzeugen ohne Berücksichtigung einer betrieblichen Reserve.

Tabelle 33: Prognose der Fahrzeugflotte nach Produktkategorie und Fahrzeugtypen

Zielnetz	Klein-/Midibus	Standard/Solo	Gelenk	Doppelgelenkbus	Summe Linienhierarchie
Metrobus	0	0	41	25	66
Stadtbus	0	124	18	0	142
Sprinterbus	0	36	33	0	69
Expressbus	0	33	6	0	39
On-Demand	7	0	0	0	7
Regionalbus	0	39	41	0	80
Summe	7	232	139	25	403

Quelle: ioki GmbH

8.3. Kostenschätzung und Investitionen

Anhand der detailliert vorliegenden Werte zur Betriebsleistung des Zielnetzes können die Kosten für die Betriebsleistung im Zielnetz beziffert werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die Kostensteigerung proportional mit der Steigerung der Fahrplankilometer einhergeht. Demzufolge ist für den Betrieb des Zielnetzes im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wiesbaden mit einem Anstieg der Betriebskosten von 16% zu rechnen. Darin enthalten ist das in Kapitel 7.3 dargestellte On-Demand-Angebot. Ohne das Angebot beträgt der Anstieg der Betriebsleistung und damit auch der Kosten bei den Stadt-, Metro- und Sprinterbuslinien 11 %. Von einer konkreteren Kostenschätzung wird bewusst abgesehen, da diese von vielen Faktoren wie z. B. dem Zeitpunkt der Umsetzung, Kostenentwicklungen bei Personal und Fahrzeugen abhängt.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes macht in mehreren Themenbereichen während der Umsetzungsphase Investitionen erforderlich. Diese beziehen sich hauptsächlich auf betriebliche, planerische, organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen, die in nachfolgender Tabelle dargestellt sind.

Tabelle 34: Übersicht zu Investitionen im Rahmen des Zielkonzepts 2030

Maßnahme	Geschätzte Kosten (pauschale Ansätze)
Einrichtung neuer Haltestellen mit Austausch der Haltestellenmasten (vgl. Kapitel 6.5.1)	Zunächst ca. 2.500 € (Nur Haltestellenmast mit Abfalleimer, ggf. erhöhter Bedarf an Tiefbauarbeiten)
Aufstockung des Fuhrparks an Fahrzeugen (z. B. Doppelgelenkbusse, vgl. Kapitel 6.5.2 und 7.2.5)	Kosten abhängig von Antrieb und Ausstattungsmerkmalen und nicht abschließend schätzbar
Detaillierte Ausarbeitung Nachtverkehrs- und On-Demand-Konzept (vgl. Kapitel 7.3 und 7.4)	Gutachterkosten ab 15.000 €
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen (vgl. Kapitel 7.6.2)	Ca. 50.000 € pro Haltestelle ohne Ver- und Entsorgung; 250.000 € mit Nebenleistungen (Straßen- und Kanalbauarbeiten)

Maßnahme	Geschätzte Kosten (pauschale Ansätze)
Erhöhung der Standards in den Fahrzeugen (vgl. Kapitel 6.5)	Abhängig vom Ausstattungsgrad und den Maßnahmen. Nicht abschließend schätzbar.
Wartehallen mit Sitzgelegenheit (vgl. Kapitel 6.5)	17.000 € inkl. Fundamente
Erneuerung und Erweiterung der Busbeschleunigung (vgl. Kapitel 7.6.3)	Abhängig von Größe und technischer Ausstattung der Lichtsignalanlagen. Planungs- und Umsetzungskosten ca. 25.000 € pro Lichtsignalanlage
Ausstattung mit DFI (vgl. Kapitel 6.5.1)	DFI light ca. 5.000 € DFI Standard ca. 15.000 € Übersichts-DFI light ca. 30.000 €
Mobilstationen allgemein (vgl. Kapitel 7.7)	Je nach Ausstattung zwischen 5.000 und 120.000 €
Fahrradbügel an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Ca. 300 € je Fahrradbügel Ca. 1.000 € je Fahrradbügel mit Überdachung
Fahrradboxen an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Ca. 3.000 € je Fahrradbox
Fahrradverleihstation an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Pro 10 Räder bis zu ca. 10.000 €
Park-and-Ride an Haltestellen (vgl. Kapitel 7.7) einzeln oder an Mobilstationen	Ca. 4.000 € je Stellplatz
Publikation e-paper (Kosten Redaktion, Design, Publikation, Personal)	30.000 pro Monat
Anschaffung Solobus	Konventioneller Antrieb: 270.000-300.000 € Batteriebetrieben: 580.000-690.000 €
Anschaffung Gelenkbus	Konventioneller Antrieb: 430.000-480.000 € Batteriebetrieben: 850.000-930.000 €
Anschaffung Doppelgelenkbus	Konventioneller Antrieb: 900.000-1.200.000 € Batteriebetrieben: 1.500.000-2.000.000 €
Anschaffung On-Demand-Shuttle (7 bis 9 Sitze, barrierefrei)	Ca. 75.000 €

Quelle: ioki GmbH

8.4. Quantitative Wirkungsanalyse

Die mikroskopische Mobilitätssimulation mit der darauf aufbauenden Bestandsanalyse liefern die Vergleichsgrundlage für die Wirkungsanalyse des Zielnetzes. Die Wirkungsanalyse dient zunächst dazu, die Leistungsfähigkeit des Zielnetzes zu berechnen und mit dem Bestandsnetz zu vergleichen. Darüber hinaus bietet sie die Grundlage für die Bündelung und Priorisierung von

Maßnahmen. Die Ergebnisse werden nachfolgend für jedes im Kapitel zur Bestandsanalyse analysierte Kriterium beschrieben²⁶.

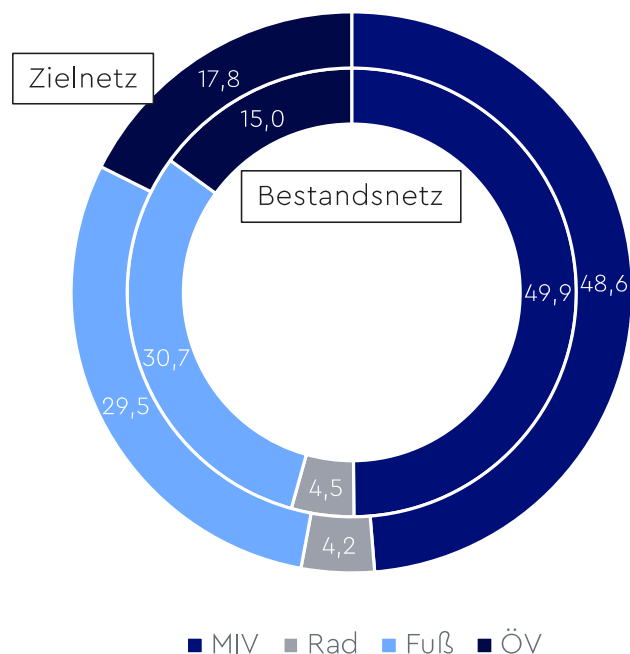
ÖPNV-Nachfrage

Die Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage im Wiesbadener Binnen- und Gesamtverkehr ist ein eingangs zum Projekt des Nahverkehrsplans formuliertes Ziel. Die Ausweitung der Betriebsleistung sowie die Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität im Zielnetz sollen dazu beitragen, die ÖPNV-Nachfrage und damit den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Die Berechnung der Verkehrsmittelwahl mit Bezug auf das Zielnetz zeigt, dass das Ziel erreicht werden konnte (vgl. Abbildung 129 und Abbildung 130). Auch bei den täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wegen wurde eine Steigerung errechnet (vgl. Tabelle 35):

Tabelle 35: ÖPNV-Nachfrage im Bestands- und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr)

	Bestandsnetz	Zielnetz
Binnenverkehr	80.796	86.603
Gesamtverkehr	150.544	159.715

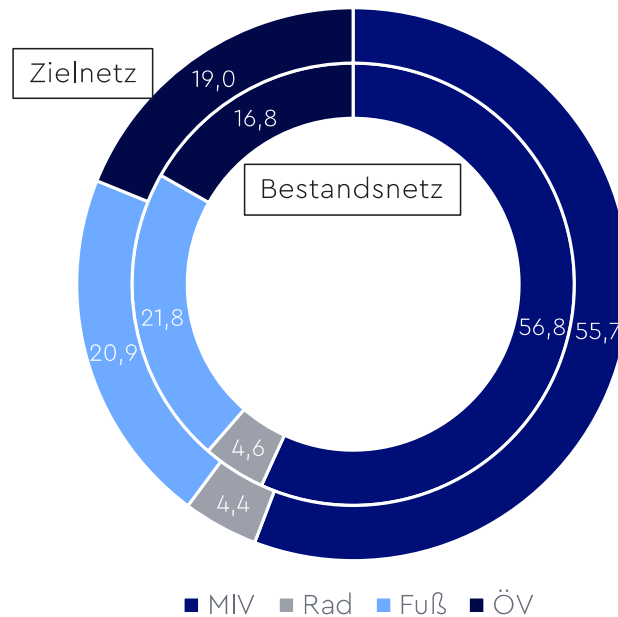
Abbildung 129: Entwicklung des Modal Splits im Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

²⁶ **Hinweis:** aufgrund einiger finaler Anpassungen am Zielnetz, die zeitlich erst nach der Modellierung und Wirkungsanalyse am Ende des Prozesses erfolgt sind, gibt die Wirkungsanalyse nicht den allerletzten Stand des Zielnetzes wieder. Die genannten finalen Anpassungen sind aber nicht in der Form ausschlaggebend, dass sich wesentliche Änderungen in der Wirkungsanalyse ergeben. Aus diesem Grund wurde auf eine erneute, aufwändige Modellierung verzichtet

Abbildung 130: Entwicklung des Modal Splits im Gesamtverkehr



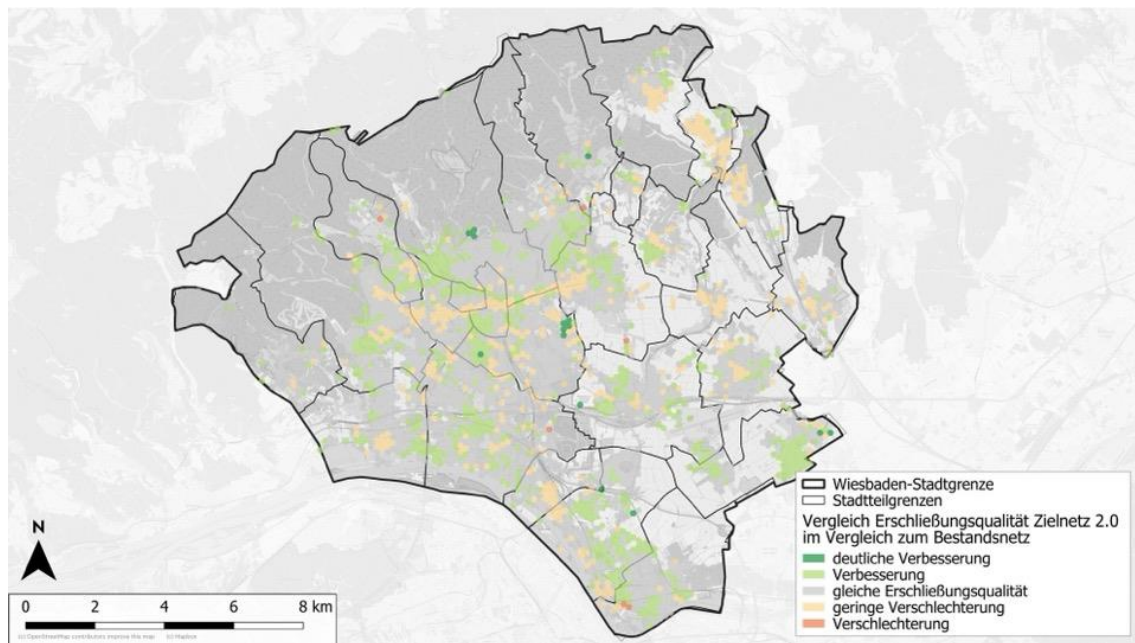
Quelle: ioki GmbH

Wie aus den vorangegangenen Abbildungen zu entnehmen ist, bewirkt das Zielnetz eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage um 2,2 (Gesamtverkehr) bzw. 2,7 Prozentpunkte (Binnenverkehr). Dies wird als beträchtlicher Anstieg mit einer entsprechenden Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gewertet. Auffällig ist der anteilige Rückgang des Anteils der Wege zu Fuß. Dies wird auf Verlagerungseffekte zum ÖPNV zurückgeführt. So werden z. B. Wege, für die es im Bestandsnetz kein ÖPNV-Angebot gibt, im Zielnetz zum Teil mit dem ÖPNV anstelle zu Fuß zurückgelegt.

Erschließungsqualität

Bei der Mängel- und Potentialanalyse wurde für das Wiesbadener Stadtgebiet eine heterogene Struktur festgestellt. Während einzelne aufkommensstarke Achsen in der Innenstadt aufgrund von sich überlagernden Linienverläufen über eine sehr gute Erschließungsqualität bzw. bereits einer Überversorgung verfügen, nimmt diese in den Randbereichen ab. Diesem Umstand wurde bei der Netzkonzeption Rechnung getragen. Die Ergebnisse der Berechnung der Erschließungsqualität zeigen eine durchschnittliche Verbesserung der Erschließungsqualität auch in den Randbereichen Wiesbadens (vgl. Abbildung 131). Das On-Demand-Angebot gemäß Kapitel 7.3 ist bei der Berechnung der Erschließungsqualität berücksichtigt.

Abbildung 131: Entwicklung der Erschließungsqualität



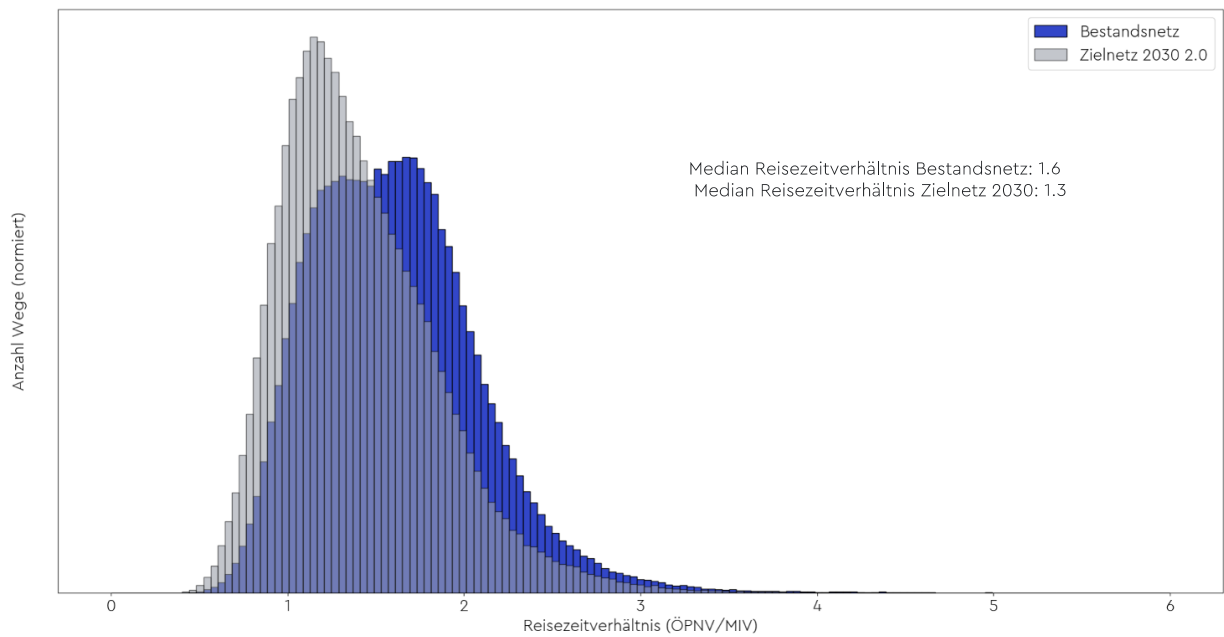
Quelle: ioki GmbH

Verbindungsqualität - Reisezeiten und Reisezeitvergleiche

Im Bestandsnetz wurden für Wiesbaden Reisezeitverhältnisse im Median von 1,6 im Binnenverkehr und 1,8 im Gesamtverkehr berechnet. Im Allgemeinen betrachtet man ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von weniger als 1,5 für wahlfreie Personen (z. B. mit Pkw-Verfügbarkeit) als konkurrenzfähig. Demgemäß wurde bei der Netzkonzeption das Ziel formuliert, das allgemeine Reisezeitverhältnis sowohl für den Binnen- als auch den Gesamtverkehr zu verbessern. Gleichzeitig sollten auch die Reisezeiten bei den tangentialen Verbindungen im Stadtgebiet verbessert werden, die im Bestandsnetz im Vergleich zu den radialen Verbindungen schlechtere Reisezeitverhältnisse aufweisen.

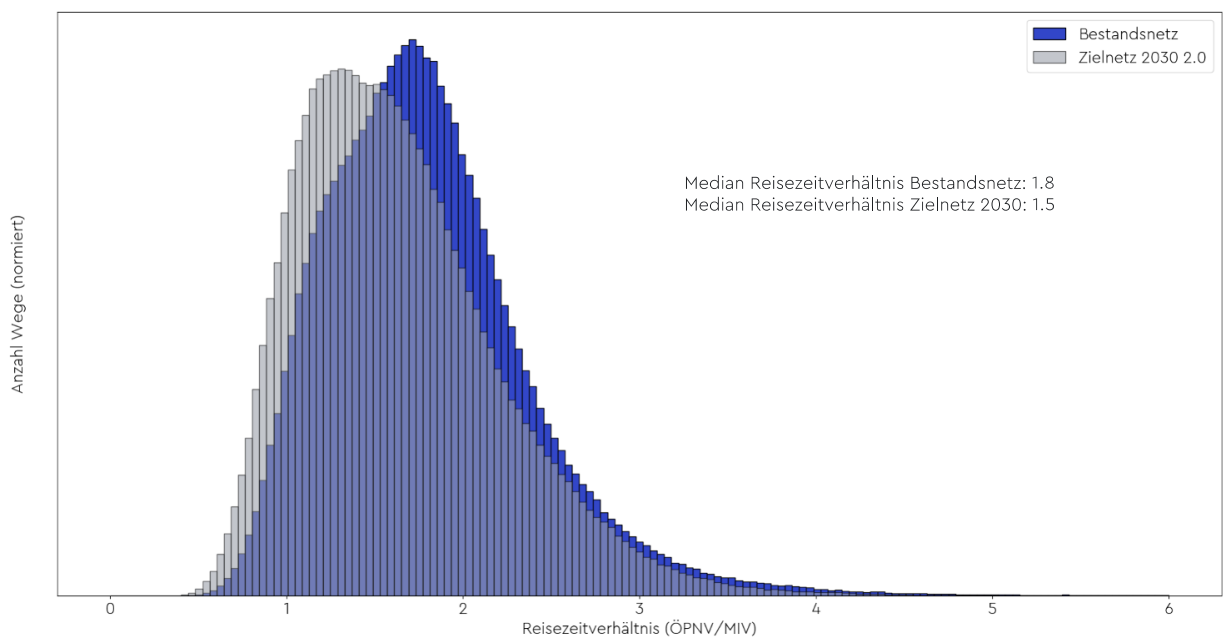
Wie die, kann mit dem Zielnetzkonzept eine Steigerung der Reisezeitverhältnisse erreicht werden. Mit vollständiger Umsetzung des Zielnetzes verbessert sich das allgemeine Reisezeitverhältnis im Binnenverkehr von 1,6 auf 1,3 und im Gesamtverkehr von 1,8 auf 1,5. Damit kann das Ziel einer Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV erreicht werden.

Abbildung 132: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 133: Entwicklung des Reisezeitverhältnisses im Gesamtverkehr

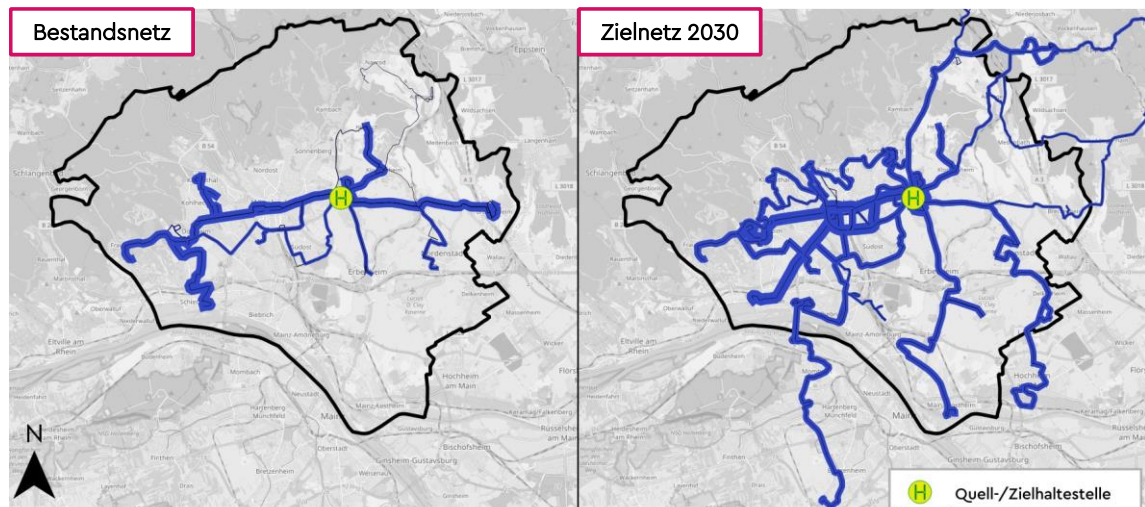


Quelle: ioki GmbH

Verbindungsqualität - Direktfahrten

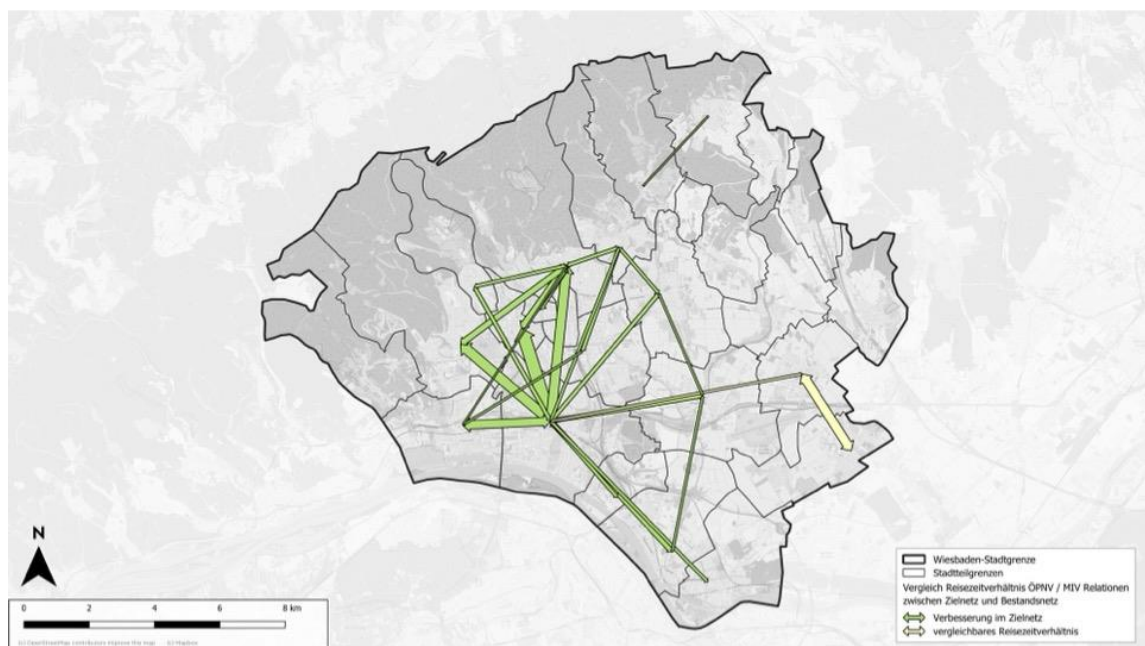
Die Verbesserung des ÖPNV-Reisezeitverhältnisses ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass beim Zielnetz deutlich mehr Direktverbindungen für nahezu alle Haltestellen in Wiesbaden entstehen. Diese bedienen Relationen, die im Bestandsnetz nur mit mindestens einem Umstieg zurückgelegt werden können. Es handelt sich hierbei vor allem um solche Relationen in die benachbarten Landkreise und nach Mainz sowie um die tangentialen Verbindungen im Stadtgebiet, bei denen die Bestandsanalyse ergeben hat, dass diese über ein durchschnittlich schlechteres Reisezeitverhältnis verfügen als die radialen Verbindungen in das Stadtzentrum.

Abbildung 134: Gegenüberstellung von Direktverbindungen zwischen Bestands- und Zielnetz am Beispiel der Haltestelle Bierstadt, Poststraße



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 135: Entwicklung der Reisezeit bei den 25 unattraktivsten Verbindungen mit mehr als 1.000 Wegen pro Tag im Bestandsnetz



Quelle: ioki GmbH

Zusammenfassung quantitative Wirkungsanalyse

Die Wirkungsanalyse liefert auf quantitativer Ebene den Nachweis, dass wesentliche Kenngrößen zur Bestimmung der Qualität des ÖPNV im Vergleich zum Bestandsnetz verbessert werden. Hierbei konnte zunächst das Ziel erreicht werden, mehr Direktfahrten auch auf tangentialen Relationen anzubieten. Dadurch kann auch eine Verbesserung der Erschließungsqualität in vielen Ortsbezirken außerhalb des Stadtzentrums erreicht werden. Abschließend zeigt die Berechnung des Modal Split, dass auch bei der Verkehrsnachfrage und dem Anteil der ÖPNV-Nutzung eine Steigerung entsteht.

8.5. Qualitative Wirkungsanalyse

Nicht alle durch die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots erzielten Effekte lassen sich mit Zahlen belegen. Neben den Wirkungen auf Betriebsleistung, Fahrgastnachfrage und mobilitätsbezogene Zusammenhänge ist es von besonderem Interesse, auch dem Ziel der Inklusivität des ÖPNV im Rahmen der Wirkungsanalyse Rechnung zu tragen. Dafür werden im Folgenden verschiedene soziale und mobilitätsbezogene Aufgaben des ÖPNV untersucht und die Wirkungen des Zielkonzepts 2030 auf diese Aspekte beleuchtet.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Neben dem gesetzlichen Auftrag ist die barrierefreie Gestaltung des System ÖPNV Leitgedanke bei den Planungen zum Zielnetz 2030. Es gilt dabei ein mehrdimensionaler Ansatz. Barrieren sollen nicht nur in der Infrastruktur abgebaut werden, sondern auch in Information und Kommunikation. Bei der Infrastruktur trägt insbesondere die Inhalte des Anforderungsprofils zu den Haltestellen, sowie die erarbeitete Priorisierung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen dazu bei, dass der Zugang zum ÖPNV möglichst ohne Hindernisse erfolgen kann. Die Priorisierung berücksichtigt neben aktuellen Herausforderungen der baulichen Anlage, die einem barrierefreien Zugang im Wege stehen, auch die Belange der verschiedenen Fahrgastgruppen. Die Priorisierung geht damit nicht nur auf die Quantität der Nachfrage ein, sondern auch auf die Art der Nachfrage (Einrichtung in der Nähe der Haltestelle) ein.

Die Anlage und Struktur des entworfenen Netzes ist vom Leitgedanken geprägt, dass sich Nutzende intuitiv zurechtfinden und die Systematik aus Produktgruppe, Art der Bedienung und Bedienzeitraum leichter erfassen. Die vollständige Überplanung des Liniennetzes hat es ermöglicht, hier einen hohen Grad an Kohärenz zu schaffen. Der stringenten Linienüberplanung folgt unter anderem ein Linienfarbkonzept, das die Orientierung im System durch Kunden erleichtern soll. Die Barrierefreiheit ist ein mehrdimensionaler Begriff, der nicht abschließend behandelt werden kann. Es ist vielmehr darauf zu achten, dass in kontinuierlicher Beachtung durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Barrieren dort reduziert werden, wo sie für eine Fahrgastgruppe auftreten. In regelmäßigen Intervallen ist das System auf Barrieren zu überprüfen und im Austausch mit Fahrgastgruppen zu überarbeiten. Eine Herausforderung ist dabei, mögliche Interessierte Menschen zu erreichen/zu befragen, die heute den ÖPNV nicht nutzen.

Anforderungen an eine gendergerechte Mobilität

Das Gender Mainstreaming besagt, dass die verschiedenen Lebenssituationen von Frauen und Männern berücksichtigt werden sollte, da es keine geschlechtergerechte Realität gibt. Auf dieser Grundlage ist darauf zu achten, bei der Planung des öffentlichen Verkehrs alle Lebensrealitäten zu berücksichtigen. Grundsätzlich zählt der Grundsatz *Mobilität für alle*. Eine Beteiligung verschiedener relevanter Personengruppen ist im Rahmen der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans durch unterschiedliche Formate erfolgt. Unter anderem sind dafür der Fahrgastbeirat des RMV, der Schullehrerbeirat, das Jugendparlament sowie vertretende Personen von mobilitätseingeschränkten Personengruppen in den Erarbeitungsprozess integriert worden.

Die Berücksichtigung von Frauen ist im Rahmen der Nahverkehrsplanung besonders relevant, da diese den Großteil der Sorgearbeit erledigen, ergänzend zu einer möglichen Erwerbsarbeit. Diese Kombination spiegelt sich in der Mobilität in komplexen Wegeketten wider. Damit diese Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können, kommt Zielorten wie Schulen und Kitas eine besondere Bedeutung in der Netzentwicklung zu. Außerdem sind für die Erledigung von Wegeketten tangentielle Verbindungen von hoher Bedeutung, welche im Zielnetz 2030 schwerpunkthaft berücksichtigt wurden. Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Linien werden ergänzend gewährleistet, was insbesondere außerhalb der Starkverkehrszeiten an Bedeutung gewinnt.

Aspekte der Gendergerechtigkeit sind auch in der Tarifgestaltung zu berücksichtigen, indem ein für Wegeketten attraktiv zu nutzendes Angebot bereitgestellt wird. Weitere Optionen sind günstigere Tickets zu bestimmten Verkehrszeiten sowie Kurzstreckentarife. In Bezug auf barrierefreie Fahrzeuge ist das Erfüllen der im Anforderungsprofil aufgestellten Qualitätsziele förderlich für eine gendergerechte Mobilität, da sich die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen zum Teil mit Personen in der Gendergruppe überschneidet. Ähnliches gilt bei der Ausgestaltung der Haltestellen hinsichtlich ausreichend großer Wartebereiche für das Abstellen eines Kinderwagens. Bei größeren Haltestellen besteht zudem die Option, Sanitäreinrichtungen einzurichten, welche u.a. die Mobilität mit Kindern im öffentlichen Verkehr erleichtern können.

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt betrifft das individuelle Sicherheitsempfinden. Frauen haben generell ein höheres Sicherheitsbedürfnis als Männer, dies ist bei der Planung von Haltestellen durch ausreichend Beleuchtung zu berücksichtigen. Außerdem ist die Lage der Haltestellen in diesem Zusammenhang auch von Relevanz. An einer Haltestelle an einem belebten Ort ist das Sicherheitsempfinden höher als in einer dunklen Seitenstraße, was ebenfalls bei der Weiterentwicklung der Haltestellenstandorte berücksichtigt wurde.

Emotionale Aspekte im ÖPNV

Das Fahrgastverhalten im ÖPNV lässt sich vielfach nicht auf rationale Entscheidungen, sondern vielmehr auf individuelle Vorlieben, Lebensumstände und Gewohnheiten zurückführen. Auch aus diesem Grund lässt sich das tatsächliche Fahrgastpotenzial nicht nur aufgrund von Modellierungsergebnissen abschätzen. Von besonderer Bedeutung für das Mobilitätsverhalten, insbesondere auch für die Routenwahl, sind dabei Routinen, die die täglichen Mobilitätsentscheidungen beeinflussen. Aus diesem Grund ist bei der Entwicklung des Zielnetzes 2030 ein besonderes Augenmerk darauf gelegt worden, Bekanntes mit Neuem zu verbinden. So wurden zahlreiche der im Bestandsnetz bedienten Linienwege erhalten und bekannte Relationen aus dem Bestandsnetz auch in das Zielnetz aufgenommen.

Insbesondere bei der Liniennummerierung können gewohnte Muster hilfreich sein, sofern Linien aus dem Bestandsnetz weitestgehend übernommen werden. So sind im Zielnetz beispielsweise die Linien M4 (analog zur heutigen 14), M6 (analog zur heutigen 6), 9 und 48 analog zu ähnlich verkehrenden Linien aus dem Bestandsnetz benannt. Mit der Entwicklung und Positionierung der Premiumprodukte innerhalb des städtischen Netzes wird die Verständlichkeit des Gesamtnetzes für die Fahrgäste erhöht und damit emotionale Zugangsbarrieren zum ÖPNV abgebaut. Bezeichnungen wie Metrobus oder Sprinterbus regen darüber hinaus dazu an, Linien zu bestimmten

Beförderungszwecken bevorzugt zu nutzen, wodurch die Funktion und Effizienz des Gesamtnetzes gestärkt werden.

Ein weiterer bedeutender emotionaler Aspekt des ÖPNV ist das Fahrgasterlebnis während der Fahrt. Insbesondere die Auslastung, die Sauberkeit und der Fahrkomfort sind hier von entscheidender Bedeutung. Bezogen auf diese Aspekte stellt das Anforderungsprofil detaillierte Qualitätsstandards auf, die der Wahrnehmung des Komforts im ÖPNV durch den Fahrgast zuträglich sind. Maßnahmen aus dem Infrastrukturkonzept tragen darüber hinaus vor allem zur Verbesserung des Fahrkomforts bei, beispielsweise durch den vollständigem Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit, die mit der Verringerung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen einhergeht. Die Anschaffung von Doppelgelenkbussen trägt ebenfalls maßgeblich zur Erhöhung des Komforts hinsichtlich Raumgefühl sowie Sitzplatzverfügbarkeit bei und verbessert damit den Komfort für die Fahrgäste. Insgesamt können durch die Verschärfung der Qualitätsstandards im ÖPNV weitere potenzielle Fahrgäste angesprochen werden, die den ÖPNV bisher als nicht komfortabel genug empfunden haben.

Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche sind aufgrund ihrer geringeren Mobilitätskompetenzen einerseits und durch ihre Angewiesenheit auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds eine besondere Zielgruppe des ÖPNV. Um einen kinderfreundlichen ÖPNV zu gestalten, ist die Berücksichtigung dieser Aspekte entscheidend. Wenn Kinder und Jugendliche den ÖPNV eigenverantwortlich und selbstständig nutzen, entlastet dies sowohl Eltern und andere Betreuungspersonen als auch das Verkehrsnetz. Durch die stärkere Strukturierung und Vereinheitlichung des ÖPNV-Gesamtsystems in Form von einheitlichen Linienverläufen, verständlichen Produktkategorien und der Erhöhung der Aussagekraft von Haltestellenbezeichnungen kann insbesondere die Orientierung von Kindern und Jugendlichen im ÖPNV-Netz maßgeblich verbessert werden.

Schulstandorte sind für Kinder- und Jugendliche nicht nur als reine Lernorte, sondern auch als Treffpunkte und Freizeiteinrichtungen relevant. Durch die Schulbusverkehre können diese Funktionen von Schulen, z. B. als Ort für Sportkurse, Freizeitveranstaltungen und Arbeitsgemeinschaften, nicht berücksichtigt werden, weshalb eine Erschließung von Schulstandorten auch im regulären Linienverkehr von großer Bedeutung ist. Insbesondere die Schulen entlang des Zweiten Rings, aber auch weitere Schulstandorte wie die Fliederschule in Bierstadt oder die Hermann-Ehlers-Schule in Erbenheim profitieren von einer ganztägigen Anbindung durch den ÖPNV als auch von einer höheren Verbindungsvielfalt. Durch die zahlreichen tangentialen Verbindungen können auch verschiedene Freizeitziele für Kinder und Jugendliche besser erreicht werden, beispielsweise der Schiersteiner Hafen, Freizeitbäder oder der Biebricher Schlosspark.

Bedürfnisse von älteren Menschen

Ähnlich wie bei Kindern und Jugendlichen sorgen auch bei älteren Menschen eingeschränkte Mobilitätskompetenzen dafür, dass diese Personengruppe besondere Bedürfnisse an den ÖPNV richtet. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen der Nah- und medizinischen Versorgung. Um Belastungen durch Fußwege sowie Umstiege zu verringern, liegt ein besonderer Fokus des Zielnetzes 2030 auf der Schaffung umsteigefreier Verbindungen und

kurzer Wege von und zur Haltestelle. Durch die Angebote des Quartiersbusses und des On-Demand-Verkehrs kann die Erschließungswirkung des ÖPNV vor allem dort erhöht werden, wo aufgrund der Topografie kurze Wege zur Haltestelle wünschenswert sind und die Infrastruktur keine höhere Netzdichte für den Stadtbuss ermöglicht.

Standorte mit besonderer Bedeutung für Personen im Rentenalter wie Wohnanlagen, Ärztezentren und Krankenhäuser spielen in der Netzentwicklung eine besondere Rolle. So kann mit der Linie 22 über die Aukammallee sowohl der Kurpark als auch die verschiedenen Kliniken in Bierstadt direkt erreicht werden. Mit den Linien 11 und 21 entsteht zudem eine direkte Verbindung aus dem Wiesbadener Norden sowie aus Richtung Hauptbahnhof an das St.-Josefs-Hospital. Dort, wo eine direkte Anbindung von Wohnstandorten für Personen im Rentenalter mit dem ÖPNV durch das Zielnetz 2030 nicht gewährleistet werden kann, sind zusätzliche Prüfaufträge formuliert.

Erfordernisse im Berufs- und Ausbildungsverkehr

Der Weg zur Schule, zur Hochschule oder zum Arbeitsort erzeugt am Morgen sowie in den Nachmittagsstunden ein besonders hohes Verkehrsaufkommen und damit eine besondere Belastung der Verkehrsnetze, insbesondere in Großstädten und auf Stadt-Umland-Verkehren. Um die Verkehrsbelastung in einem verträglichen Rahmen halten zu können, ist die Attraktivität des ÖPNV-Angebots für diese Wegezwecke von höchster Bedeutung, damit Pkw-Fahrten zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel vermieden werden können. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte stärker in das ÖPNV-Netz zu integrieren und damit die Erreichbarkeit dieser Standorte maßgeblich zu verbessern.

Von besonderer Bedeutung für den Ausbildungsverkehr ist die Anbindung der Standorte der Hochschule RheinMain sowie des Berufsschulzentrums. Durch die Linie M7 wird eine schnelle und direkte Verbindung zwischen der Hochschule und dem Wiesbadener Hauptbahnhof hergestellt, die insbesondere für Studierende und Beschäftigte aus dem Wiesbadener Umland eine deutliche Zeiteinsparung bedeutet. Mit der Linie 29 können die Hochschulstandorte Unter den Eichen und Kurt-Schumacher-Ring direkt miteinander verbunden werden. Für das Berufsschulzentrum steigt mit den Linien 17, 27 und 29 die Verbindungsvielfalt innerhalb der Stadt, für Verkehre in das Umland ist eine Verlängerung von Regionalbuslinien zu Schulbeginn und Schulschluss vorgesehen.

Das Zielnetz 2030 schenkt bestehenden und zukünftigen Arbeitsplatzstandorten eine besondere Bedeutung. So erhalten die Gewerbegebiete Max-Planck-Ring, Nordenstadt und Erbenheim ein über den gesamten Tag attraktives ÖPNV-Angebot. Im Stadtteil Südost führen neue Haltestellen an der Konradinallee, am Abraham-Lincoln-Park und an der Washingtonstraße für eine bessere Erschließung dieser Arbeitsplatzschwerpunkte. Mit den neuen Tangentialverbindungen 16 und 26 sowie 19 und 29 kann auch eine Verknüpfung verschiedener Gewerbestandorte, u. a. in Nordenstadt, im Stadtteil Südost oder an der Äppelallee, erreicht werden. Mit der Dostojewskistraße, dem Ostring in Nordenstadt, dem zukünftigen BKA-Standort in Erbenheim sowie der Papierfabrik in Mainz-Kostheim werden verschiedene Standorte vollständig zu erschließen.

Erfordernisse im Freizeitverkehr

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat aufgrund ihrer Lage und Bedeutung eine besondere Rolle für den Freizeitverkehr. Attraktive ÖPNV-Angebote können dabei nicht nur zu einer umweltverträglichen Abwicklung von bestehenden Freizeitverkehren, sondern auch als Magnet für zusätzliche Verkehre wirken. So ermöglicht die bessere Verknüpfung mit der Landeshauptstadt Mainz eine stärkere Interaktion beider Städte als gemeinsames Freizeitziel. Auch die Stärkung der Verbindungen in den Rheingau und in den Taunus ermöglicht die Verlagerung von Freizeitverkehren auf die Verkehrsmittel des ÖPNV. Von besonderem Interesse sind dabei auch kleinräumige Verbindungen, zum Beispiel von der Fasanerie nach Taunusstein oder von Frauenstein nach Walluf, die attraktive Verbindungen auf solchen Relationen herstellen, auf denen die Nutzung des Pkw aktuell nahezu konkurrenzlos ist.

Durch das Zielnetz 2030 werden verschiedene Freizeitziele auf Wiesbadener Stadtgebiet deutlich besser in das ÖPNV-Netz integriert. Dazu gehören einerseits der Neroberg, der Kellerskopf und das Wandergebiet Rabengrund im Wiesbadener Norden, die durch neue Haltestellen direkt an den ÖPNV angeschlossen werden, andererseits aber auch Ziele, zu denen zusätzliche Direktverbindungen angeboten werden können, z. B. die Burg Sonnenberg, das Schloss Freudenberg oder der Stadtteil Frauenstein. Oftmals beginnen Freizeitverkehre nicht erst mit dem Ausflug am Wochenende, sondern sind auch unter der Woche, zum Beispiel nach Feierabend relevant. So werden im Zielnetz 2030 der Sportplatz Bierstadt, die Sportanlagen in Dotzheim und Sonnenberg sowie die Mehrzweckhalle in Auringen neu erschlossen, auch mit dem Ziel, den ÖPNV stärker auf Wegeketten der Fahrgäste auszurichten. Nicht zuletzt spielt der neue Nachtverkehr für Freizeitaktivitäten eine entscheidende Rolle, um zu jeder Tageszeit eine Mobilitätsgarantie für alle Bereiche der Stadt zu schaffen und Anschlüsse zur S-Bahn Rhein-Main sicherzustellen.

8.6. Basisnetz

Vor dem Hintergrund begrenzter Finanzierungsoptionen des zukünftigen ÖPNV-Angebots wird ein Basisnetz entwickelt, welches das Zielnetz 2030 um Maßnahmen aus verschiedenen Priorisierungsstufen reduziert. Grundlegend für die Entwicklung des Basisnetzes sind dabei die folgenden planerischen Zielsetzungen:

- Konzeption eines kurzfristig umsetzbaren ÖPNV-Angebotes (Realisierung ab 2026) mit einer vergleichbaren Betriebsleistung zum Bestandsnetz (ca. +1% der Betriebsleistung des Bestandsnetzes)
- Berücksichtigung eines in etwa gleichbleibenden Fahrzeug- und Personalbedarfs im Einklang mit gleichbleibenden Kosten im Vergleich zum Bestandsnetz
- Ansatz eines optimierten Angebotes wie beim Zielnetz mit mehr Direktverbindungen, verbesserten Reisezeiten, neuen Haltestellen sowie Betriebszeiten an Wochentagen von 4:30 bis 0:30 Uhr

Aufgrund dieser veränderten Parameter beim Basisnetz im Vergleich zum ursprünglichen Zielnetz entsteht eine Veränderung der in Kapitel 8.4 dargestellten Kriterien wie ÖPNV-Nachfrage, Verbindungs- und Erschließungsqualität sowie der Betriebsleistung.

Betriebsleistung (Fahrplankilometer)

Die Verringerung der Betriebsleistung im Basisnetz hat bei der Verkehrsmodellierung den Effekt, dass sich die Fahrplankilometer in Wiesbaden im Vergleich zum Bestandsnetz um 4% erhöhen. Zieht man die benachbarten Landkreise, AKK sowie die Stadt Mainz in die Berechnung mit ein, so ergibt sich eine Steigerung im Vergleich zum Bestandsnetz um 9%. Die Fahrplankilometer im Zielnetz sind im Stadtgebiet Wiesbaden um 19% höher als beim Basisnetz und bei Berücksichtigung von AKK, der Stadt Mainz und der benachbarten Landkreise (inkl. Zielnetz Rheingau-Taunus-Kreis) um 14% höher.

Vergleicht man die Entwicklung der Betriebsleistung im Basisnetz mit dem Zielnetz, so wird deutlich, dass sich die Fahrplankilometer bei allen Kategorien reduzieren. Insgesamt beträgt der Rückgang zum Zielnetz im Stadtgebiet Wiesbaden 19%. Von einer entsprechenden Kosteneinsparung ist demgemäß beim Vergleich des Basisnetzes mit dem Zielnetz auszugehen (vgl. Kapitel 8.4).

Tabelle 36: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual)

Fahrplankilometer Δ Basisnetz- Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+4%	+1%	+9%
Busverkehr gesamt	+4%	+1%	+12%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	-4%	-8%	-2%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+3%	-1%	+6%
Regional-/ Expressbus	+1%	+1%	+37%

Quelle: ioki GmbH

Tabelle 37: Entwicklung der Betriebsleistung beim Basisnetz im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut)

Fahrplankilometer Δ Basisnetz- Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+2.239	+522	+10.929
Busverkehr gesamt	+1.832	+257	+9.391
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	-1.661	-3.131	-782
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+1.271	-214	+2.998
Regional-/ Expressbus	+71	+72	+5.903

Quelle: ioki GmbH

Tabelle 38: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag prozentual)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Basisnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+19%	+21%	+14%
Busverkehr gesamt	+17%	+19%	+16%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	+21%	+22%	+24%
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+18%	+20%	+19%
Regional-/ Expressbus	+12%	+12%	+14%

Quelle: ioki GmbH

Tabelle 39: Entwicklung der Betriebsleistung im Zielnetz im Vergleich zum Basisnetz (Fahrplankilometer/Tag absolut)

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Basisnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Basisnetz Wiesbaden inkl. Zielnetz RTK und umliegende Landkreise
Busverkehr und SPNV	+10.336	+10.226	+17.732
Busverkehr gesamt	+8.642	+8.532	+13.667
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE)	+8.216	+8.091	+10.822
Stadt-/Metro- /Sprinterbus (Betrieb durch ESWE) inkl. On- Demand	+7.837	+7.727	+10.443
Regional-/ Expressbus	+590	+590	+3.010

Quelle: ioki GmbH

Prognose der Fahrzeugflotte

Die Reduktion der Betriebsleistung im Basisnetz führt im Vergleich zum Zielnetz zu einem niedrigeren Bedarf an Fahrzeugen:

Tabelle 40: Prognose der Fahrzeugflotte im Basisnetz (ohne Schülerverkehr; Prognose des Fahrzeugbedarfs für das Zielnetz in Klammern)

Basisnetz	Klein-/Midibus	Standard/Solo	Gelenkbus	Doppelgelenkbus	Summe Linienhierarchie
Metrobus	0 (0)	0 (0)	39 (41)	25 (25)	64 (66)
Stadtbus	0 (0)	76 (124)	41 (18)	0 (0)	117 (142)
Sprinterbus	0 (0)	5 (36)	46 (33)	0 (0)	51 (69)
Expressbus	0 (0)	24 (33)	0 (6)	0 (0)	24 (39)
On-Demand	6 (7)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	6 (7)
Regionalbus	0 (0)	41 (39)	41 (41)	0 (0)	82 (80)
Summe	6 (7)	146 (232)	167 (139)	25 (25)	344 (403)

Quelle: ioki GmbH

Insgesamt zeigt sich, dass der Fahrzeugbedarf beim Basisnetz um 59 Fahrzeuge sinkt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der Bedarf an Gelenkbussen beim Basisnetz, die bei den Stadt-

und Sprinterbuslinien eingesetzt werden sollen, um 36 Fahrzeuge steigt. Nachdem die Anschaffung eines Gelenkbusses mit höheren Kosten verbunden ist als die eines Standard- bzw. Solobusses, kann über die Kostenentwicklung der Fahrzeugflotte beim Basisnetz im Vergleich zum Zielnetz auf der Konzeptebene des Nahverkehrsplanes keine verlässliche Aussage getroffen werden. Hierfür sind vertiefte Betrachtungen der Kosten der einzelnen Gefäße mit entsprechenden Kalkulationen notwendig.

ÖPNV-Nachfrage

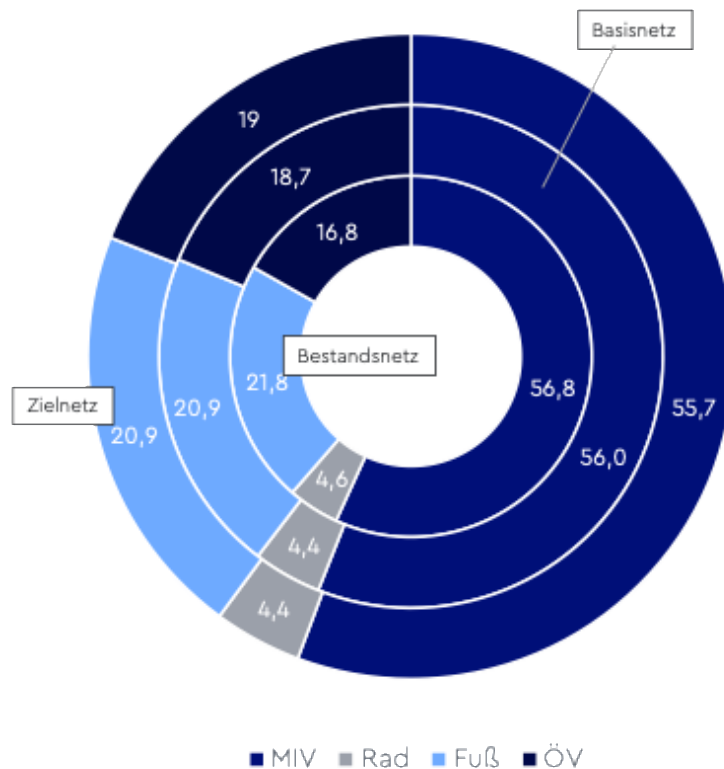
Angesichts der reduzierten Betriebsleistung im Basisnetz wird im Vergleich zum Zielnetz eine reduzierte ÖPNV-Nachfrage prognostiziert, die sich sowohl im Binnen- als auch im Gesamtverkehr niederschlägt:

Tabelle 41: ÖPNV-Nachfrage im Bestands-, Basis und Zielnetz (ÖPNV-Wege pro Tag im Binnen- und Gesamtverkehr)

	Bestandsnetz	Basisnetz	Zielnetz
Binnenverkehr	80.796	83.284	86.603
Gesamtverkehr	150.544	157.192	159.715

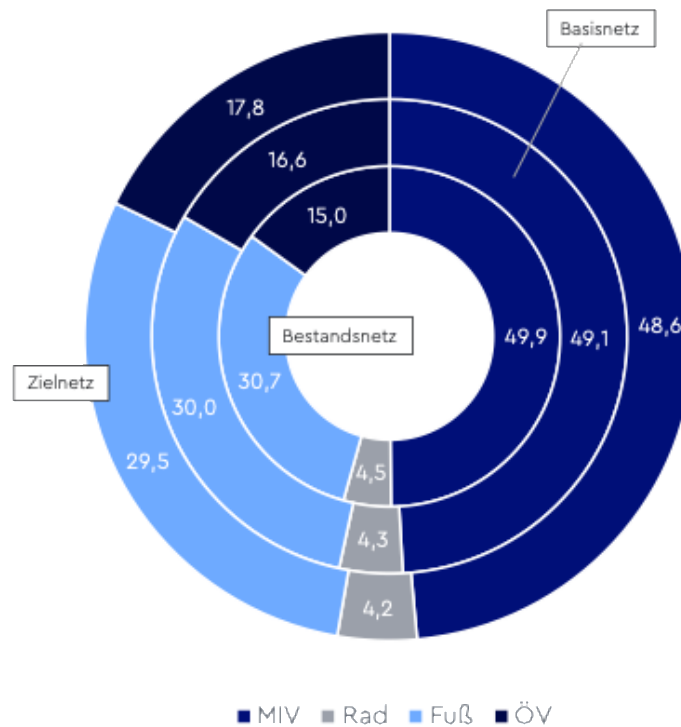
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 136: Modal Split im Binnenverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 137: Modal Split im Gesamtverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz



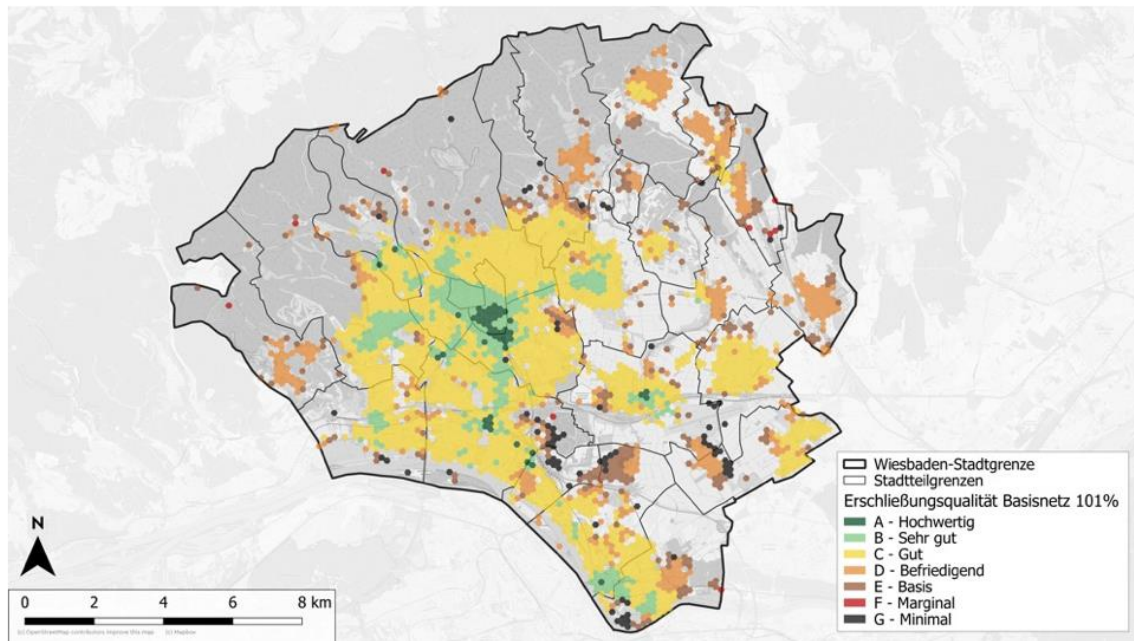
Quelle: ioki GmbH

Insgesamt wird bei der Betrachtung des ÖPNV-Anteils am Modal Split deutlich, dass sich die Verkehrsnachfrage des Basisnetzes zwischen der des Bestandsnetzes und dem Zielnetz einfügt. Damit entsteht in Wiesbaden erwartungsgemäß die größte Steigerung der ÖPNV-Nachfrage mit dem Zielnetz, währenddessen das Basisnetz aufgrund der o. g. Einschränkungen in der Betriebsleistung vor allem beim ÖPNV-Anteil im Binnenverkehr verliert (-1,2%). Gleichzeitig bleibt der ÖPNV-Anteil beim Basisnetz im Gesamtverkehr fast auf demselben Niveau wie beim Zielnetz. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Maßnahmen im Basisnetz weitestgehend auf Reduktionen innerhalb von Wiesbaden abzielen und sich dementsprechend deutlichere Auswirkungen im Binnenverkehr ergeben als im Gesamtverkehr.

Erschließungsqualität

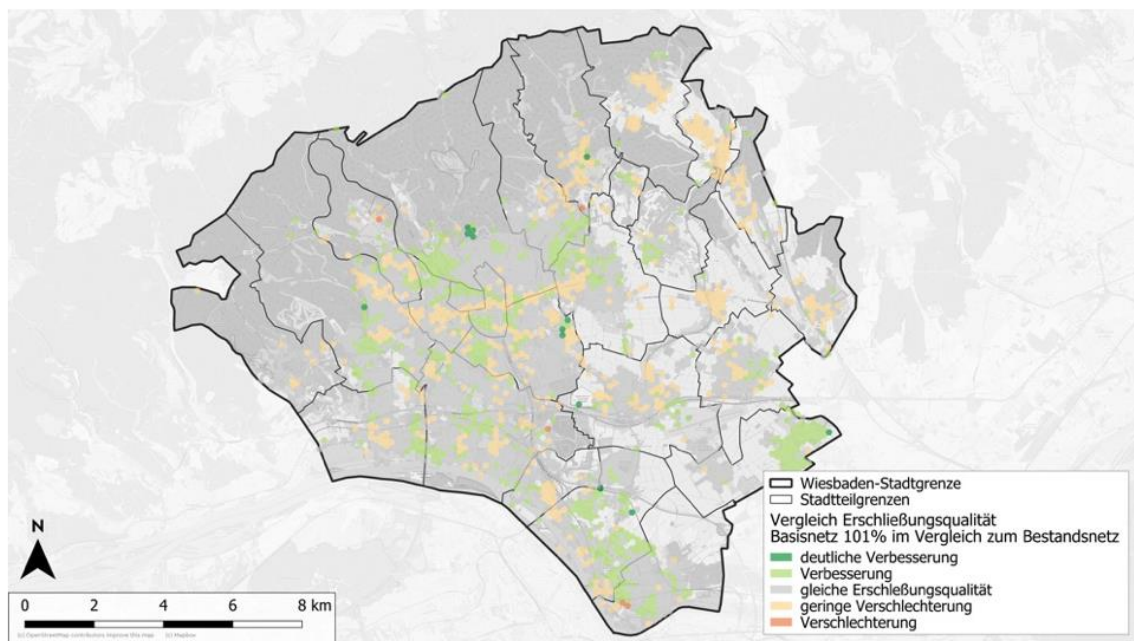
Bei der Erschließungsqualität im Basisnetz ergeben sich in den meisten Bereichen Wiesbadens Verbesserungen im Vergleich zum Bestandsnetz. Lediglich in einzelnen Bereichen im Wiesbadener Osten ergeben sich geringfügige Verschlechterungen, die unter anderem auf Linienkürzungen zurückzuführen sind. Dahingegen sorgt das On-Demand-Konzept im Wiesbadener Osten für ein deutlich flexibleres ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 7.3).

Abbildung 138: Erschließungsqualität im Basisnetz



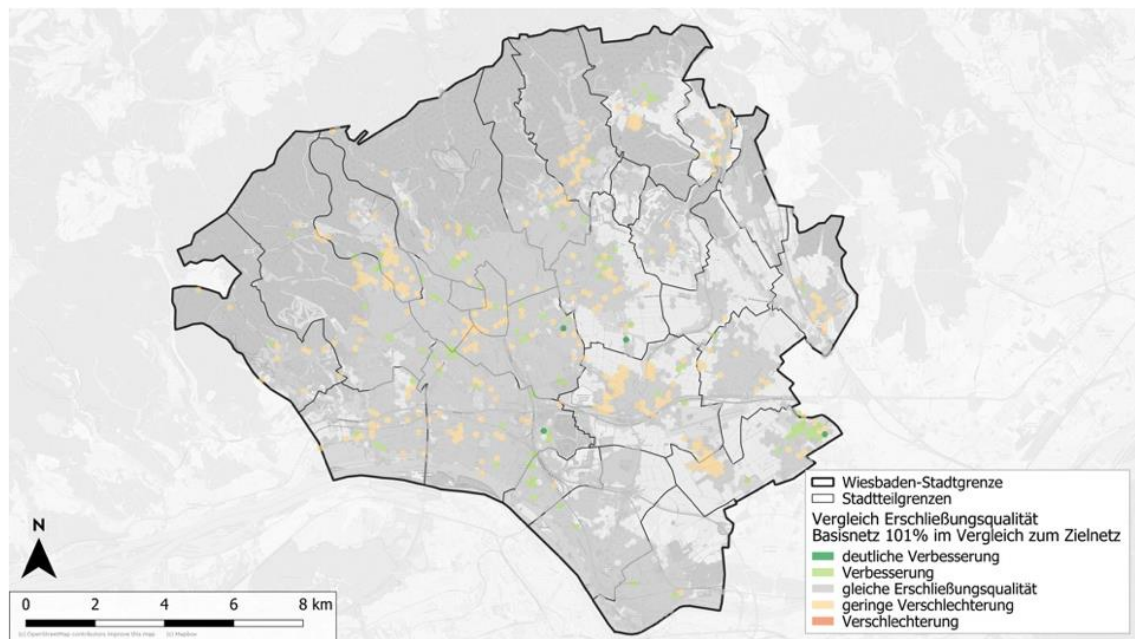
Quelle: ioki GmbH

Abbildung 139: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Bestandsnetz (Basisnetz - Bestandsnetz)



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 140: Vergleich der Erschließungsqualität zwischen Basisnetz und Zielnetz (Basisnetz-Zielnetz)



Quelle: ioki GmbH

Vergleicht man die Erschließungsqualität des Basisnetzes mit der des Zielnetzes, so wird erkennbar, dass diese in den meisten Bereichen der Stadt gleichbleibt. In einzelnen Bereichen entsteht eine Verschlechterung, die auf ein reduziertes Taktangebot sowie veränderte Linienführungen im Basisnetz im Vergleich zum Zielnetz zurückzuführen ist.

Tabelle 42: Übersicht über die Güteklassen der Erschließung im Bestandsnetz, Basisnetz und Zielnetz

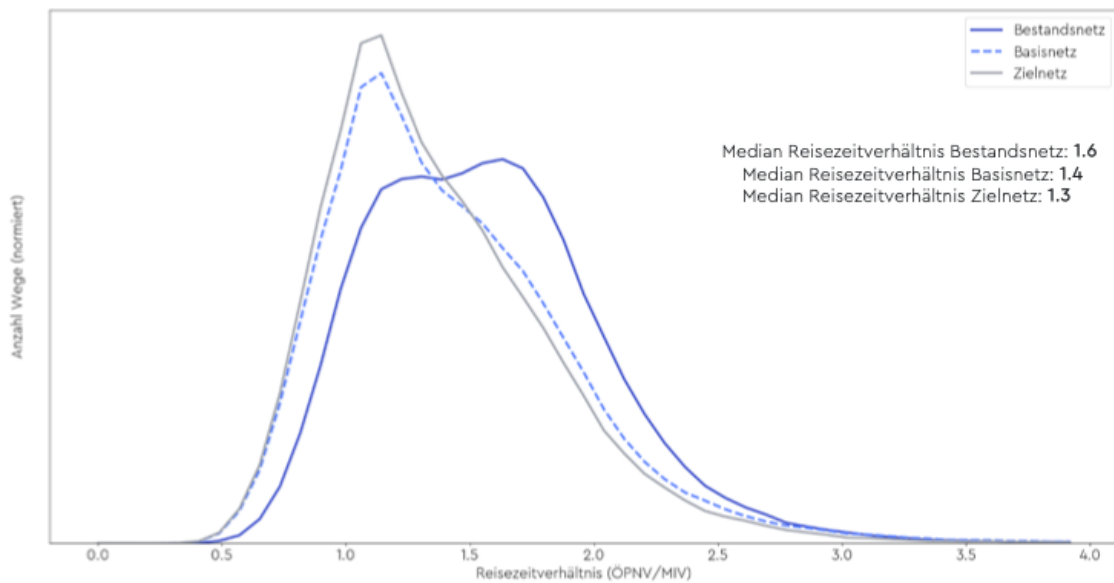
Güteklasse	Anteil Bevölkerung		
	Bestandsnetz	Basisnetz	Zielnetz
A - Hochwertig	13%	5%	7%
B - Sehr gut	20%	26%	28%
C - Gut	56%	59%	56%
D - Befriedigend	10%	9%	8%
E - Basis	1%	1%	1%
F - Marginal	0%	0%	0%
G - Minimal	0%	0%	0%

Quelle: ioki GmbH

Verbindungsqualität - Reisezeiten und Reisezeitvergleiche

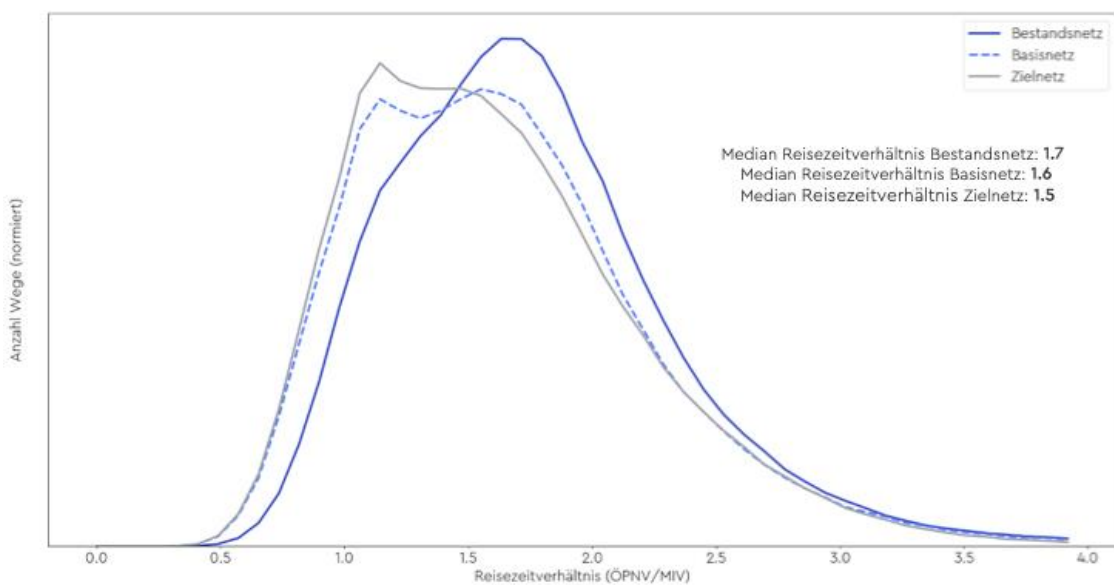
Auch bei der Analyse der Reisezeiten zeigt sich sowohl im Binnen- als auch im Gesamtverkehr wiederum, dass sich die Reisezeiten des Basisnetzes zwischen denen des Bestands- und Zielnetzes einreihen. Jedoch wird deutlich, dass der Unterschied im Median beim Binnen- und Gesamtverkehr des Basisnetzes nur 0,1 Punkte beträgt. Damit bleibt festzuhalten, dass das wichtige Kriterium des Reisezeitverhältnisses beim Basisnetz gut abschneidet. Die veränderten Linienführungen und Takte beim Basisnetz haben dahingehend nur wenig Auswirkung.

Abbildung 141: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Binnenverkehr



Quelle: ioki GmbH

Abbildung 142: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Gesamtverkehr

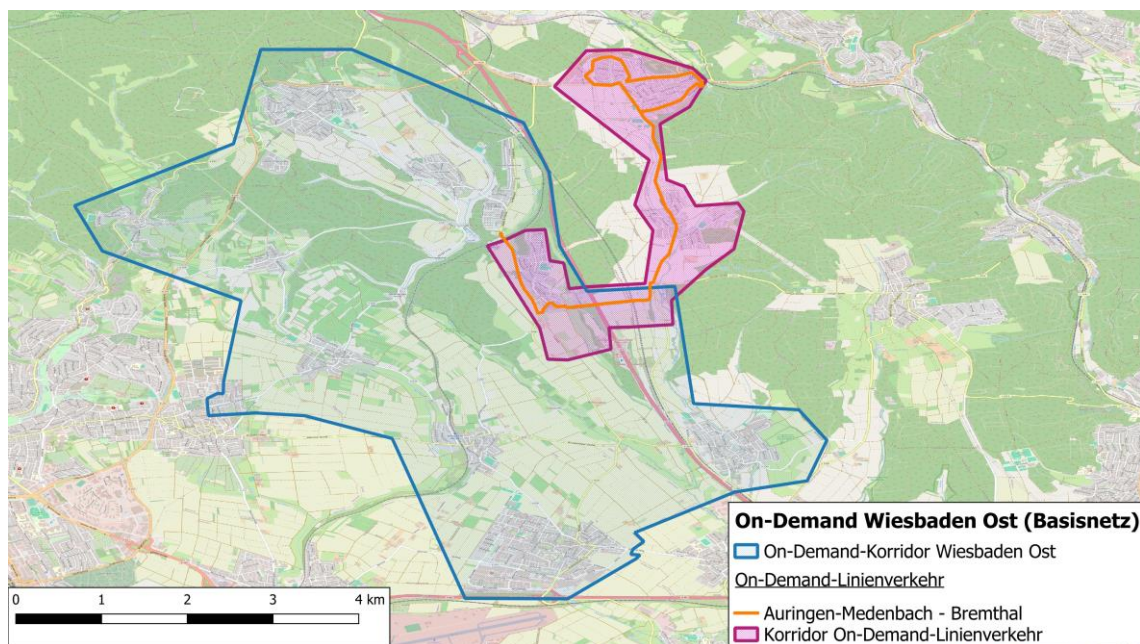


Quelle: ioki GmbH

On-Demand-Konzept im Basisnetz

Neben den dargestellten Veränderungen im Liniennetz entfällt beim Basisnetz im Vergleich zum Zielnetz der On-Demand-Korridor Auringen-Medenbach - Lorsbach. Damit reduziert sich der Fahrzeugbedarf beim On-Demand-Angebot im Basisnetz um zwei Fahrzeuge.

Abbildung 143: On-Demand-Konzept im Wiesbadener Osten im Basisnetz



Quelle: ioki GmbH

Zusammenfassung Wirkungsanalyse Basisnetz

Vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Ressourcen in den kommenden Haushaltsjahren wurde das Basisnetz entwickelt. Wie eingangs im Kapitel beschrieben wurde dabei unter anderem die Betriebsleistung reduziert. Gleichzeitig sollten unterschiedliche Standards zur Aufrechterhaltung der im Anforderungsprofil definierten Qualitäten aufrecht erhalten bleiben.

Insgesamt zeigt sich bei der quantitativen Wirkungsanalyse das erwartete Ergebnis, dass die untersuchten Kriterien der ÖPNV-Nachfrage, Erschließungsqualität und Reisezeitvergleiche in ihrer Wirkung leicht abnehmen. Auf der anderen Seite wird deutlich, dass die Qualität des Basisnetzes dennoch die des Bestandsnetzes übersteigt und bei den Reisezeiten nahezu die gleichen Werte erreicht werden, wie beim Zielnetz. Demnach bleibt festzuhalten, dass die zeitlich vorgelagerte Umsetzung des Basisnetzes ein zielführender Schritt ist und damit in vielen Bereichen Verbesserungen gegenüber dem heutigen ÖPNV in Wiesbaden erreicht werden können.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Basisnetz als ein zentraler Baustein im Nahverkehrsplan Wiesbaden die Voraussetzungen für eine nachhaltige und leistungsstarke Verkehrsstruktur schafft. Durch die Kombination aus angepassten Linienführungen und Takten gelingt es, die Qualität der Verbindungen und die Reisezeiten erheblich zu verbessern. Dies zeigt, dass selbst vor der vollständigen Umsetzung des Zielnetzes bereits bedeutende Fortschritte erzielt werden können, die die Attraktivität des Nahverkehrs erhöhen und den Weg für die weiteren Ausbauschritte ebnen.

8.7. Priorisierung

Das Zielnetz 2030 ist aufgrund seiner umfassenden Wirkungen auf die Betriebsleistung, den Fahrzeugbedarf und das benötigte Personal mit zahlreichen Veränderungen in der Betriebsorganisation ebenso wie in den notwendigen finanziellen Aufwendungen verbunden. Aus diesem Grund ist eine vollständige Umsetzung aller mit dem Zielkonzept 2030 verbundenen Maßnahmen allenfalls mittelfristig realistisch. Um die Umsetzbarkeit des Zielkonzepts vor dem Hintergrund finanzieller, betrieblicher und personeller Restriktionen sicherstellen zu können, ist es von entscheidender Bedeutung, die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutung für das ÖPNV-Gesamtangebot zu priorisieren. Zu beachten sind dabei verschiedene Wechselwirkungen zwischen den Einzelmaßnahmen, die Abhängigkeiten in der Umsetzung herbeiführen. So ist sicherzustellen, dass Maßnahmen in einer dem Gesamtprozess gerecht werdenden Abfolge umgesetzt und unter Berücksichtigung spezifischer Voraussetzungen und begleitenden Anforderungen umgesetzt werden.

Als Grundlage des Zielkonzepts ist das Basisnetz zu verstehen, welches vorwiegend angebotsbezogene Maßnahmen definiert, die im Zuge einer Liniennetzreform umgesetzt werden. Grundlage für deren Priorisierung sind verschiedene Kriterien, die für die Bewertung einzelner Linienabschnitte hinsichtlich ihrer Relevanz für das Zielnetz 2030 herangezogen werden. Im Zentrum stehen die folgenden Eigenschaften der jeweiligen Linienabschnitte:

- **Netzwerkung des untersuchten Linienabschnitts:** Die Sicherstellung von grundlegenden Erschließungs- und Verbindungsfunktionen steht im Fokus der Maßnahmenpriorisierung. Durch die Basismaßnahmen ist im gesamten Wiesbadener Stadtgebiet eine den Qualitätsvorgaben des Anforderungsprofils genügende Erschließungswirkung sicherzustellen. Die im Achsenkonzept dargestellten Relationen sind durch das ÖPNV-Angebot regelmäßig abgedeckt.
- **Modellierte Nachfrage auf dem untersuchten Linienabschnitt:** Auf Basis der modellierten Fahrgastnachfrage werden Linienabschnitte hinsichtlich ihrer Bedeutung eingeordnet. Schwach nachgefragte Abschnitte erhalten eine niedrigere Priorität, stark nachgefragte Abschnitte werden entsprechend hoch priorisiert.
- **Vergleichbare Netzelemente im Bestandsnetz:** Bei Netzabschnitten von ähnlicher Priorität werden solche Abschnitte höher gewichtet, in denen bereits im Bestandsnetz ein vergleichbares ÖPNV-Angebot besteht. Neue Abschnitte sind entsprechend ihrer Priorisierung nach den zuvor genannten Kriterien ebenfalls bedeutsam.

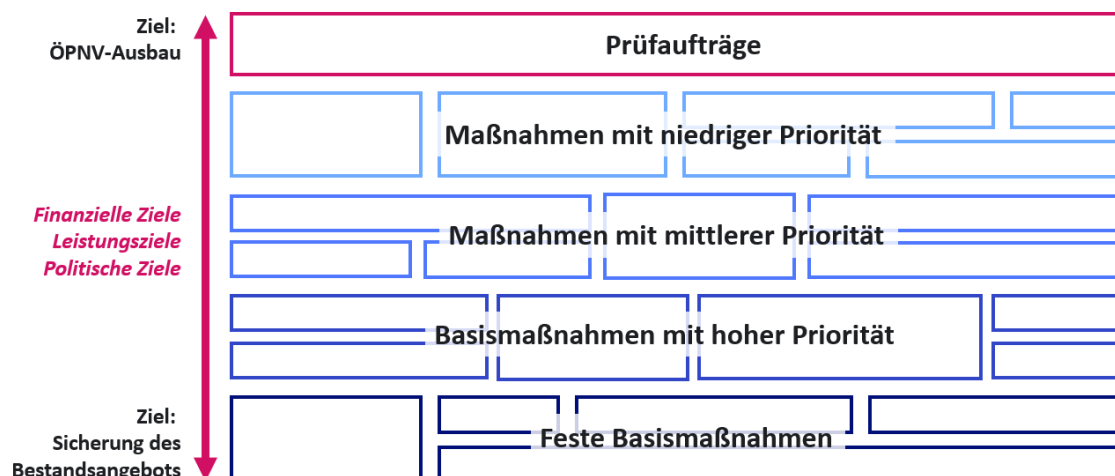
Abbildung 144: Vorgehen in der Priorisierung angebotsbezogener Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

Auf Basis der dargelegten Priorisierungskriterien können Einzelmaßnahmen einer bestimmten Prioritätsstufe zugeordnet werden. Daraus ergeben sich für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden insgesamt fünf Netzzustände aus jeweils verschiedenen Angebotsbausteinen. Mit diesem Ansatz der Modularität kann sichergestellt werden, dass das ÖPNV-Angebot im Wiesbadener Stadtbusverkehr flexibel an äußere Rahmenbedingungen hinsichtlich Finanzierung, Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit angepasst werden kann. In Form der fünf Netzstufen kann in Abhängigkeit dieser äußeren Faktoren eine bestimmte Stufe der Gesamtbetriebsleistung ausgewählt werden. Durch die modular gestalteten Einzelmaßnahmen können Bedarfe und Erfordernisse im ÖPNV-Angebot kleinteilig gesteuert und angepasst werden, ohne dass die grundsätzliche Funktion des Gesamtnetzes neu überprüft werden muss. Mit den Basismaßnahmen sowie den Maßnahmen von hoher Priorität wird ein Mindestangebot in Form eines Basisnetzes definiert, während das Zielnetz im Gesamten einen anzustrebenden Zielzustand darstellt. Die dazwischenliegenden Netzstufen ermöglichen eine flexibel auf Bedarfe und Restriktionen reagierende Angebotsgestaltung.

Tabelle 43: Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen



Quelle: Planersocietät

Die fünf dargestellten Netzzustände umfassen in unterschiedlichem Umfang Maßnahmen zur Entwicklung und Erweiterung des ÖPNV-Netzes. Sie beruhen auf der Grundannahme, dass für die Umsetzung von Maßnahmen aus einer bestimmten Priorisierungsstufe alle Maßnahmen der darunterliegenden Stufe ebenfalls umgesetzt sind. Es bestehen die folgenden Priorisierungsstufen:

- **Basismaßnahmen:** Absolutes Mindestangebot zur Erfüllung von Anforderungsprofil und Achsennetz. Fokus auf radiale Hauptachsen im Metro- und Sprinterbusnetz; tangentielle und kleinräumige Verbindungen orientieren sich am Status Quo; Vereinheitlichung der Taktangebote für vergleichbare Raumtypen
- **Maßnahmen mit hoher Priorität:** Ausweitung des Linienangebots auf tangentialen Verbindungen, zusätzliche Angebote zur Feinerschließung von Außenstadtteilen
- **Maßnahmen mit mittlerer Priorität:** Erhöhung der Verbindungsvielfalt auf Stadtteilenebene; Erweiterung des Angebots um neue Verbindungen außerhalb der Hauptachsen; höhere Bedienungshäufigkeit für Außenstadtteile und Vororte
- **Maßnahmen mit niedriger Priorität:** Neue Linien mit vorrangiger Erschließungsfunktion; Quartiersbuslinien und zusätzliche Vorortverkehre
- **Vollständiges Zielnetz** als Gesamtangebot inklusive aller Priorisierungsstufen

Eine gesonderte Priorisierung der infrastrukturellen bzw. organisatorischen Maßnahmen erfolgt nicht, da diese in der Regel an bestimmte angebotsbezogene Maßnahmen gekoppelt und damit deren Priorität zuzuordnen sind. So sind mit zunehmendem Angebot auf zentralen Achsen beispielsweise Maßnahmen zur Busbeschleunigung und Kapazitätserhöhung der ÖPNV-Infrastrukturen umzusetzen. Eine Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus findet sich gesondert in Kapitel 7.6.2. Grundsätzlich sind bei den Maßnahmen zu Infrastruktur, Service und Organisation solche Maßnahmen zu priorisieren, die zur Erfüllung der Qualitätsvorgaben aus dem Anforderungsprofil zwingend sind. Weitere Maßnahmen sind auf Grundlage der bestehenden Wechselwirkungen aus Kapitel 8.1 gemeinsam bzw. aufeinander folgend umzusetzen.

8.8. Umsetzungshorizont

Die Maßnahmen des Zielkonzepts 2030 sehen eine grundlegende Veränderung des ÖPNV-Angebots in der Landeshauptstadt Wiesbaden vor, sodass eine vollständige Netzumstellung einem schrittweisen Vorgehen vorzuziehen ist. Ähnliche Vorgehensweisen hinsichtlich einer Liniennetzreform wurden bereits in der Vergangenheit erfolgreich angewandt, beispielsweise in Bochum, Gelsenkirchen oder Osnabrück.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die für das Jahr 2030 unterstellten Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Angebot im Jahr 2026 noch nicht vorliegen. Dies betrifft unter anderem die geplanten Schienenverkehrsprojekte Wallauer Spange (siehe dazu auch Kapitel 9.1.1) und Reaktivierung der Aartalbahn (siehe dazu auch Kapitel 9.1.2) ebenso wie Projekte der Siedlungsentwicklung wie den neuen BKA-Standort im Bereich Erbenheim. Da einzelne Maßnahmenbausteine des Zielnetzes 2030 fest mit diesen Vorhaben der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Verbindung stehen, ist das für den Fahrplanwechsel 2026 vorgesehene Netz dahingehend anzupassen. Dabei sind unter anderem die folgenden Veränderungen des Netzzustands zu berücksichtigen:

- Keine SPNV-Verknüpfungspunkte an den Haltestellen Steinberger Straße, Bahnhof

Dotzheim

- Keine Haltestellen an den noch nicht fertiggestellten SPNV-Haltestellen Klarenthal, Schiersteiner Straße, Wallau/Delkenheim und Erbenheim-West
- Veränderung der Erschließungsaufgaben im Bereich Wallau/Delkenheim/Nordenstadt
- Keine Erschließungsaufgaben im Bereich Erbenheim-West/BKA

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die umfassenden im Zielkonzept 2030 enthaltenen Maßnahmen nicht kurzfristig umsetzbar sind und damit zum Zeitpunkt der Netzumstellung 2026 noch nicht abgeschlossen sein können. Insbesondere betrifft dies die folgenden Aspekte:

- Bereitstellung ausreichender finanzieller und personeller Ressourcen zur für das Zielnetz 2030 angestrebten Erweiterung der Betriebsleistungen
- Anschaffung der notwendigen Anzahl an Doppelgelenkbussen für das Metrobusnetz inklusive ausreichender Lademöglichkeiten
- Entwicklung eines Standorts für einen neuen Betriebshof
- Errichtung neuer Haltestellen und Aufwertung von Haltestellen mit Verknüpfungsfunktionen
- Vollständige Umsetzung der Maßnahmen zur intermodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten

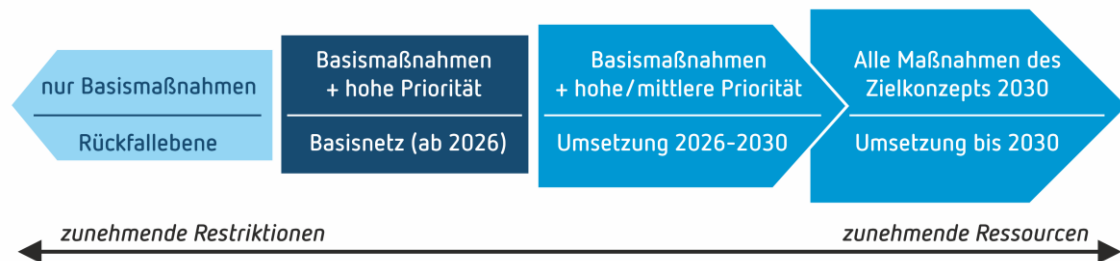
Trotz der zu erwartenden Einschränkungen ist aufgrund der zu erwartenden positiven Wirkungen der Netzreform ein Festhalten am geplanten Umstellungsdatum empfehlenswert. Für einen ersten großen Fahrplanwechsel, der aufgrund weiterer notwendiger Vorbereitungsmaßnahmen frühestmöglich 2026 erfolgen kann, ist angestrebt, vorrangig die unterstellten Basismaßnahmen sowie die Maßnahmen von hoher Priorität umzusetzen. Insbesondere letztere ermöglichen eine deutliche Steigerung der Verbindungsqualität, welche als zentrale Verbesserung aus der Neukonzeption hervorgeht. Im Fall von zunehmenden personellen oder finanziellen Engpässen ist die Umsetzung aller Basismaßnahmen als Mindeststandard zu betrachten, um die Qualitätsstandards des Anforderungsprofils zu erfüllen. Aufgrund der geringeren Fahrzeugkapazität im Metrobusnetz ist zudem laufend zu prüfen, ob und inwieweit das für das Zieljahr 2026 angestrebte Linienangebot verdichtet werden muss. Potenziell können die folgenden zusätzlichen Maßnahmen zur Kompensation der geringeren Fahrzeuggröße Anwendung finden:

- Taktverdichtung auf den betroffenen Linien M1, M3 und M4 auf einen 10-Minuten-Takt
- Taktverdichtung auf der Linie M3 Dotzheim - Biebrich auf einen 7,5-Minuten-Takt
- Zusätzliche Metrobuslinie, z. B. auf der Relation Dotzheim – Bierstadt oder Biebrich – Bierstadt

Im Anschluss an die Netzumstellung 2026 ist eine kontinuierliche Ausweitung des Angebots im Sinne der Umsetzung von Maßnahmen weiterer Priorisierungsstufen anzustreben. Bis zum Zieljahr 2030 ist dabei vor allem die Ausweitung des Angebots auf tangentialen Verbindungen maßgeblich für die Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV. Aus diesem Grund ist die Umsetzung aller Maßnahmen von mittlerer Priorität von besonderer Bedeutung für die Phase nach der

Linienetzreform. Für die Maßnahmen von niedriger Priorität, die jedoch für die Netzwirkung des ÖPNV einen entscheidenden Baustein darstellen, ist im Rahmen finanzieller und personeller Möglichkeiten die Umsetzung bis spätestens zum Zieljahr 2030 anzustreben.

Abbildung 145: Umsetzungshorizont der Priorisierungsstufen im Zielkonzept 2030



Quelle: Planersocietät

8.9. Linienbündelung

Linienbündelung im Stadtverkehr

Die ESWE Verkehr ist von der Stadt Wiesbaden derzeit mit der Durchführung des ÖPNV bis zum 30.09.2027 betraut. Grundlage dafür ist die Erteilung der Liniengenehmigungen nach dem PBefG aus dem Jahr 2016, bei der der Stadtbusverkehr in der Landeshauptstadt in einem Linienbündel zusammengefasst ist. Die Gesamtleistung umfasst sämtliche Stadtbuslinien inklusive der mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft gemeinschaftlich betriebenen Verkehre auf den Linien 6, 9, 28, 33, 74 und N7). Nicht Teil der Leistungen sind die Verkehre auf den Linien 54-58, 68 und 91, die ebenfalls über das Wiesbadener Stadtgebiet verkehren, durch den Nahverkehrsplan der Stadt Mainz jedoch dem Mainzer Stadtbusnetz zugeordnet sind und von der Mainzer Verkehrsgesellschaft betrieben werden.

Im Zuge der zur Realisierung des Zielkonzepts 2030 notwendigen Linienetzreform erfolgt eine Neuordnung der Linienverkehre, auch hinsichtlich der Zuständigkeiten. Für die Landeshauptstadt Wiesbaden besteht weiterhin das Erfordernis, den Verkehr auf den Linien im Liniennummernfeld von 1 bis 49 als Linienbündel im Stadtbusverkehr zu organisieren, um Dopplungen mit den Linienbezeichnungen in der angrenzenden Landeshauptstadt Mainz zu vermeiden. Bei der zukünftigen Linienbündelung sowie der Zuordnung von Zuständigkeiten ist zu beachten, dass sowohl Aspekte der verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit der Linien als auch die Möglichkeit zur integrierten Betrachtung des Gesamtnetzes gewahrt werden kann. Eine Aufteilung des Stadtbusverkehrs in der Landeshauptstadt Wiesbaden in mehrere Linienbündel erscheint aus mehreren Gründen nicht empfehlenswert:

- Linien- und Taktachsen im Metro-, Stadt- und Sprinterbusnetz
- Vernetzungsfunktion der Linien innerhalb des Stadtgebiets
- Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit sowie gesamtstädtische Betriebsorganisation
- Integrierte Vermarktung, Informationsangebot, Sicherstellung von hohem

Fahrgastkomfort ohne Zusatzaufwände

Für die im Zielnetz 2030 enthaltenen Linien ist eine Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz bzw. zwischen den zuständigen Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr und MVG empfehlenswert, die sich an der im Status Quo bestehenden Organisation orientiert. Dabei ist eine Aufteilung in drei Organisationsformen vorgesehen:

- Linien der ESWE Verkehr, diese verkehren überwiegend oder ausschließlich auf Wiesbadener Stadtgebiet
- Linien der Mainzer Mobilität/MVG, diese verkehren überwiegend oder ausschließlich auf Mainzer Stadtgebiet bzw. in den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim
- Gemeinschaftslinien beider Verkehrsunternehmen, die sowohl in der Landeshauptstadt Mainz als auch in der Landeshauptstadt Wiesbaden verkehren

Die Einführung gemeinschaftlich betriebener Linien kann auch mit anderen benachbarten Aufgabenträgern vereinbart werden. Beispielfhaft kommen auf Grundlage der geplanten Linienverläufe folgende Organisationsformen in Frage:

- Gemeinschaftslinien zwischen der ESWE Verkehr und der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft: Linien 15, 30, 48
- Gemeinschaftslinien zwischen der ESWE Verkehr und der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft: Linien 12, 44, 249, 276
- Gemeinschaftslinien zwischen der ESWE Verkehr, der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft und der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Groß-Gerau, ggf. Beteiligung des RMV: X83

Linienbündelung im Regional- und Lokalbusverkehr

Bei den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehren ist eine Unterscheidung zwischen Regionalbusverkehren in Aufgabenträgerschaft des Rhein Main Verkehrsverbunds und Lokalbusverkehren in der Aufgabenträgerschaft lokaler Nahverkehrsorganisationen zu unterscheiden. Sämtliche die Stadtgrenzen überschreitenden Stadtbuslinien mit den Liniennummern 1 bis 49 sind dabei gemäß dem vorherigen Abschnitt der LNO Wiesbaden und dem Stadtbusnetz Wiesbaden als Linienbündel zuzuordnen. Für die übrigen die Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre ist eine Zuordnung zum Regional- und Lokalbusverkehr anderer Aufgabenträger notwendig. Im Bestandsnetz erfolgt die folgende Unterteilung der Linienbündel:

Tabelle 44: Linienbündel grenzüberschreitender Verkehre in Wiesbaden im Status Quo

Linienbündel	Aufgabenträger	Zugeordnete Linien
Bäderstraße	Regional: RMV	X76, X79, 275
Niedernhausen/Idstein	Lokal: Rheingau-Taunus-Kreis	270
Rheingau	Regional: RMV	171
MTK Vordertaunus 1	Regional: RMV	262

Linienbündel	Aufgabenträger	Zugeordnete Linien
MTK X-Bus Vordertaunus	Regional: RMV	X26, X27
Wiesbaden-West	Regional: RMV	272, 273, 274
Wiesbaden-Nord	Regional: RMV	X72, 269, 271

Quelle: Planersocietät

Im Rahmen des Zielnetzes 2030 entstehen durch die Reaktivierung der Aartalbahn, die Stärkung der Verkehre über den Rhein und die Erweiterung des grenzüberschreitenden Linienangebots in Richtung Niedernhausen und Kelkheim umfangreiche Anpassungen des regionalen Busverkehrs. Auch aus diesem Grund wird die Einführung eines zusätzlichen Linienbündels für die Linien 230 und 290 empfohlen.

9. Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge

9.1. Entwicklung des Schienenverkehrsangebots

9.1.1. Wallauer Spange

Innerhalb des Geltungszeitraums dieses Nahverkehrsplans ist die Realisierung des Projekts „Wallauer Spange“ Teil der zu berücksichtigenden Schienenverkehrsprojekte. Zentrales Element des Projektes ist die Herstellung der Abbiegebeziehung von Wiesbaden in Richtung Frankfurt auf die Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main auf Höhe Delkenheim/Wallau. Mit der Realisierung dieses Projekts reduziert sich zukünftig die Fahrzeit zwischen Wiesbaden und Frankfurt bzw. dem Frankfurter Flughafen. In Abhängigkeit zu dieser Infrastrukturmaßnahme ist die Einführung des Hessen-Express mit einer Linie zwischen Wiesbaden und Frankfurt im Stundentakt sowie einer Linie zwischen Wiesbaden und Darmstadt im Halbstundentakt, wobei beide Linien über den Frankfurter Flughafen verkehren.

Mit der Realisierung der Wallauer Spange ergeben sich dadurch für die Stadt Wiesbaden attraktive Verkehrsbeziehungen. Auf zahlreichen Relationen kann die Reisezeit im ÖPNV deutlich verkürzt werden. Eine besondere Bedeutung hat in diesem Zuge der geplante neue Haltepunkt Wallau/Delkenheim, der eine deutliche Steigerung der Verbindungsvielfalt aus dem Wiesbadener Osten in die Rhein-Main-Region zur Folge hat. Für den Bahnhof Wallau/Delkenheim ist daher die Einrichtung eines ÖPNV-Knotens inklusive eines modernen Busbahnhofs vorgesehen, der die Verknüpfung von Bus und Bahn sicherstellt. Damit die Funktion des Bahnhofs Wallau/Delkenheim als Umsteigeknoten und SPNV-Zugangsstelle für den Wiesbadener Osten auch langfristig gesichert werden kann, sind die folgenden Aspekte zu überprüfen:

- Ausreichende und umfassende Verbindungsmöglichkeiten in den Wiesbadener Osten, insbesondere nach Breckenheim, Delkenheim, Erbenheim und Nordenstadt
- Anschlusssicherung der verkehrenden Linien an den Hessen-Express nach Frankfurt bzw. vom Hessen-Express aus Frankfurt, zusätzlich von möglichst vielen Verbindungen ein Anschluss in und aus Richtung Darmstadt
- Auslastung und Kapazität des Busbahnhofs zu den Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten des Hessen-Express
- Anfahrbarkeit des Busbahnhofs aus möglichst vielen Fahrtrichtungen, unter anderem durch den Neubau einer Verbindungsstraße nach Nordenstadt
- Präventive Maßnahmen zur Verhinderung von Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Bahnhofsumfeld, z. B. durch die Einrichtung von ausreichend langen Abbiegestreifen oder durch eine intelligente LSA-Steuerung

Für den Fall einer Verzögerung des Bauvorhabens Wallauer Spange bzw. des Haltepunkts Wallau/Delkenheim ist eine Anpassung des Linienangebots vorzunehmen, ohne dabei die im

Anforderungsprofil und Achsenkonzept definierten Qualitätsstandards zu unterschreiten. Potenzielle Maßnahmen zur Angebotsreduktion vor Fertigstellung des Projekts sind die folgenden:

- Entfall der Linie X83
- Veränderte Linienführungen der Linien 26, 28 und 30 über Nordenstadt und Wallau
- Verlängerung aus Süden einfallenden Linien 846 und 848 nach Wallau/Nordenstadt mit Anschluss an die Linie 262 und/oder M2. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständiger Aufgabenträger für die betreffenden Linien zuständig.

Mit der Einrichtung der Wallauer Spange und der Fertigstellung des Haltepunkts Wallau/Delkenheim für den Hessen-Express verändern sich im Zielnetz 2030 die Prioritäten in der Linienführung zu Gunsten einer umwegefreien Anfahrt des SPNV-Halts. Eine besondere Auswirkung hat dies auf den IKEA-Standort in Wallau, dessen Haltestelle aufgrund des erheblichen Fahrzeitverlustes nur noch von solchen Linien direkt angefahren werden kann, die lediglich in eine Fahrtrichtung Anschlussbeziehungen zum Hessen-Express herstellen müssen. Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, inwieweit eine zusätzliche Haltestelle zur Erschließung des IKEA auf der L3017 nördlich der Autobahnanschlussstelle Wallau errichtet und die von diesem Bereich bestehende Fußwegeverbindung zum IKEA-Gelände ausgebaut werden kann. Dies ist gesondert im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Main-Taunus-Kreises zu prüfen.

9.1.2. Aartalbahn

Die Reaktivierung der Aartalbahn ist für die Landeshauptstadt Wiesbaden ein wegweisendes Projekt für die zukünftige Entwicklung des Verkehrsangebots in der Stadt sowie für die Verknüpfung von Stadt und Umland. Für die Wirksamkeit des Zielnetzes 2030 ist die Aartalbahn daher von besonderer Bedeutung. Eine große Stärke der Aartalbahn ist neben der Abwicklung von Stadt-Umland-Verkehren auch ihre innerstädtische Verbindungsfunktion. So können durch die Vielzahl der Halte auf Wiesbadener Stadtgebiet auch tangentielle Busverkehre ersetzt und Umsteigebeziehungen gestärkt werden. Ist aufgrund von betrieblichen Restriktionen eine Auswahl der zu realisierenden Stationen zu treffen, haben die Standorte Wiesbaden-Ost, Schiersteiner Straße und Dotzheim die höchste Priorität. Für die Netzfunktion der Aartalbahn als für die Entwicklung des Mobilitätsangebots grundlegendes SPNV-Angebot ist die Verknüpfung mit dem Busverkehr an den einzelnen Haltepunkten von zentraler Bedeutung. Derzeit sind die folgenden Verknüpfungen an den geplanten Haltepunkten vorgesehen:

- Wiesbaden-Ost: Verknüpfung zum Metro-, Stadt- und Sprinterbus an der Bestandshaltestelle, Verbindung nach MZ-Amöneburg und MZ-Kastel von besonderer Bedeutung
- Steinberger Straße: Verknüpfung zum Stadtbusnetz an der Bestandshaltestelle Schiersteiner Straße Bf., Verbindung nach Biebrich von besonderer Bedeutung
- Schiersteiner Straße: Verknüpfung zum Metro-, Stadt- und Sprinterbus ebenso wie Regional- und Expressbussen mit einer neuen Haltestelle ist aufgrund der umfassenden Umsteigebeziehungen von besonderer Priorität
- Dotzheim: Verknüpfung zum Metro- und Stadtbus an der Bestandshaltestelle Dotzheim

Bf.

- Dolomitenstraße: ÖPNV-Anbindung ist als Prüfauftrag formuliert (vgl. Kapitel 9.4.4)
- Klarenthal: Verknüpfung zum regionalen Quartiersbus 249 und 276 (Haltestelle Klarenthal Bf.) mit notwendigen baulichen Aufwänden, Verknüpfung zum Stadt- und Metrobus an der Bestandshaltestelle Hermann-Brill-Straße
- Chausseehaus: Verknüpfung zum Regional- und Expressbus in Richtung Schlangenbad ist notwendig

Die Führung der Aartalbahn zum Bahnhof Wiesbaden-Ost ist insbesondere für Pendelnde in Richtung Frankfurt äußerst attraktiv. Eine Fahrt in die Wiesbadener Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof aus dem Taunus ist hingegen mit einem Umstieg in Klarenthal, Dotzheim oder an der Schierst einer Straße verbunden. Dies fällt vor dem Hintergrund besonders ins Gewicht, dass die Anzahl direkter Busverbindungen in den Taunus bei der Reaktivierung der Aartalbahn entsprechend reduziert wird. Um die Netzfunktion der Aartalbahn zu erhöhen, ist daher eine Führung zum Hauptbahnhof analog zur historischen Streckenführung anzustreben. Dies bedeutet auch eine maßgebliche Verbesserung der Verbindungsoptionen innerhalb Wiesbadens. Die Verbindung nach Wiesbaden-Ost ist auch bei einer Reaktivierung der Aartalbahn bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof aufgrund ihrer Netzfunktion in Richtung Frankfurt unbedingt zu erhalten.

Vor dem Hintergrund potenzieller Verzögerungen im Realisierungsprozess der Aartalbahn kann eine Fertigstellung des Projekts während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans nicht garantiert werden. Im Fall einer derartigen Verzögerung ist es von zentraler Bedeutung, das Linienangebot im Busverkehr an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Dies ist für die regionalen Verkehre in den Rheingau-Taunus-Kreis insbesondere vor dem Hintergrund der Konzessionslaufzeiten im Busverkehr zu beachten. Dabei kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

- Erhaltung des Linienangebots aus dem Status Quo auf der Relation Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach
- Taktverdichtung auf der Relation WI-Dotzheim – Taunusstein als Aartalbahn-Vorlaufbetrieb
- Anpassung von Linienwegen auf Wiesbadener Stadtgebiet, z. B. Führung der Linien 16 und 22 über die Biebricher Allee anstelle des Haltepunkts Steinberger Straße sowie vorzeitiges Linienende der Linie 276 an der Haltestelle Kohlheck Polizeihochschule

9.1.3. Erweiterung des SPNV-Angebots

Der SPNV ist als komfortables und schnelles ÖPNV-Angebot auch zukünftig in besonderem Maße zu berücksichtigen, wenn es um die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots sowie der Förderung inter- und multimodaler Mobilität geht. In diesem Zusammenhang sind neben der Aartalbahn weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließungswirkung im SPNV, zur Erhöhung der Betriebseffizienz sowie zur stärkeren Vernetzung von Bus und Bahn anzustreben. Dies umfasst sowohl die Qualifizierung der bestehenden SPNV-Halte als auch die Entwicklung neuer SPNV-Stationen, die den Zugang zum schienengebundenen Angebot verbessern. Aufgrund seines

regionalen Charakters haben die Maßnahmen des SPNV oft weitreichende Auswirkungen, sodass zahlreiche Organisationsebenen und Fachbereiche in die Maßnahmen zur Angebotserweiterung einzubeziehen sind. Von zentraler Bedeutung sind dabei der RMV als Aufgabenträgerorganisation sowie die Deutsche Bahn als Infrastrukturunternehmen.

Im Folgenden werden verschiedene Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots in der Landeshauptstadt Wiesbaden formuliert. Diese sind in Zusammenarbeit mit den genannten übergeordneten Organisationsebenen des Schienenverkehrs zu entwickeln. Seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden ist dabei die Entwicklung gemeinsamer Positionen besonders bedeutsam, um auf die Entscheidungsfindung hinsichtlich verschiedener Einzelprojekte Einfluss zu nehmen. Dabei sind auch weitere potenzielle Projekte außerhalb Wiesbadens zu berücksichtigen, die unter anderem für den Rheingau-Taunus-Kreis in Teil C des Nahverkehrsplans formuliert sind.

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Stationen

Die im Rahmen der Konzeption beschriebenen Maßnahmen und Analysen zur Haltestelleninfrastruktur beziehen sich auf die Bushaltestellen im Stadtgebiet. Für einen möglichen Aus- oder Umbau ist der Straßenbaulastträger des jeweiligen Straßenzugs, an dem die Haltestelle liegt, verantwortlich. Die Stadt Wiesbaden ist grundsätzlich für den barrierefreien Aus- und Umbau aller (Bus-)Haltestellen im Stadtgebiet zuständig. Somit besteht auch die grundsätzliche Chance, ohne weitere Koordination und Abstimmung die Idee der Barrierefreiheit aus dem Personenbeförderungsgesetz herzustellen.

Davon unterscheidet sich die Situation innerhalb des Schienenpersonenverkehrs (hier im SPNV), da dieser für Wiesbaden in der Aufgabenträgerschaft des RMV liegt. Verkehrsanlagen und Nebengebäude gehören entweder den Verkehrsunternehmen oder dritten Unternehmen. Wie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist auch in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgehalten, dass Eisenbahnen verpflichtet sind, eine weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen, wobei kein festes Zieldatum besteht (§2 III EBO). Von Bedeutung sind dabei die Begrifflichkeiten: Während im PBefG von ‚vollständiger‘ Barrierefreiheit die Rede ist, geht es in der EBO um ‚weitreichende‘ Barrierefreiheit.

Aus der Analyse der Verkehrsverflechtungen, aus den Rückmeldungen der Beteiligungen und durch das entwickelte Zielnetz zeigt sich, dass Verkehrsbeziehungen weit über das Stadtgebiet von Wiesbaden hinaus gehen. Dazu ist eine durchgehende barrierefreie Wegekette zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, besonders innerhalb des ÖPNV, von besonderer Bedeutung und Dringlichkeit. Insbesondere der S-Bahn kommt im Rhein-Main-Gebiet die Aufgabe der Abwicklung großer Verkehrsströme zwischen den Zentren zu. Schienenfahrzeuge sind insbesondere für Fahrgäste, die sensibel auf Bewegungen reagieren, geeignet, da sie durch Laufruhe, weite Kurvenradien und gleichmäßiges Beschleunigen einen sanften Fahrtablauf ermöglichen können.

Die Barrierefreiheit im SPNV-Netz ist aktuell nur bedingt gegeben, da ein großer Anteil der Stationen in Wiesbaden derzeit nur eingeschränkt von mobilitätseingeschränkten Personen erreichbar ist (vgl. Teil A dieses NVP, 3.2.2) Hinzu kommt, dass auch der Ein- und Ausstieg vom Bahnsteig in die Fahrzeuge in der Regel nicht vollständig barrierefrei möglich ist. So sind die Bahnsteige des Wiesbadener Hauptbahnhofs zwar barrierefrei erreichbar, für den Einstieg in die Fahrzeuge der S-Bahn Rhein-Main ist allerdings eine Stufe zu überwinden – wie an den meisten Stationen

zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Während die Bahnsteige entlang der S-Bahn-Linien eine Höhe von 55 bzw. 76 cm oberhalb der Schienenoberkante aufweisen, werden im S-Bahn-Netz Fahrzeuge für eine Bahnsteighöhe von 96 cm eingesetzt. Durch den Einsatz einer Rampe ist diese Stufe überwindbar und die weitreichende Barrierefreiheit gemäß §2 III an diesen Stationen hergestellt.

Im Gegenstromprinzip zu übergeordneten Planungen, insbesondere dem Regionalen Nahverkehrsplan des RMV, ist es aus Sicht des vorliegenden Nahverkehrsplans wichtig eine vollständig barrierefreie Reisekette zu ermöglichen und die Bahnhöfe und Haltepunkte in ihrem Zugang und im Betrieb barrierefrei zu ertüchtigen. Um die Anforderungen des Zielkonzepts 2030 in das SPNV-Netz zu überführen, ist zu prüfen, ob die Priorisierung einzelner SPNV-Haltepunkte im Ausbaubedarfsplan des RMV neu zu bewerten sind und damit ein beschleunigter Umbau erfolgen kann. Hierzu wird der RMV auch gebeten, für die S-Bahn Rhein-Main als sehr wichtiges Verkehrsmittel für Wiesbaden zu prüfen, wie auch der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge ohne fremde Hilfe gewährleistet werden kann und entsprechende (langfristige) Konzepte zu entwickeln. Eine fahrzeugseitige Lösung ist aufgrund der bereits an 96 cm Einstieghöhe angepassten Bahnsteige im Raum Frankfurt nicht realistisch umsetzbar. Daher kommen insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen an den Bahnsteigen in Betracht, bei dem jeweils die gesamten Bahnsteige oder Teilabschnitte (z.B. immer im Bereich eines Wagens) auf eine Höhe von 96 cm angepasst werden. Ziel sollte im S-Bahnnetz eine vollständig barrierefreie Erreichbarkeit von Bahnsteig und Fahrzeug sein, um die beschriebene vollständig barrierefreie Wegekette erreichen zu können.

Verlängerung der Aartalbahn über Wiesbaden-Ost hinaus

Die Reaktivierung der Aartalbahn mit einer Endstation an der Station Wiesbaden-Ost bringt bedeutende Umsteigemöglichkeiten mit sich. Der hier bestehende Umsteigezwang an einer eher peripher gelegenen Station schränkt die Attraktivität des Verkehrs allerdings auch ein. In Abstimmung mit dem RMV ist langfristig zu prüfen, wie der Verkehr der Aartalbahn Richtung Mainz-Kastel weiterverlängert werden kann. Denkbar wäre beispielsweise eine Durchbindung der Aartalbahn auf die Regionalbahnlinie 58, die derzeit am Opelwerk in Rüsselsheim startet. Eine Voraussetzung dafür wäre der Einsatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen oder eine Elektrifizierung der Aartalbahn.

Haltepunkt Mainzer Straße

An der Mainzer Straße befindet sich ein zentraler Arbeitsplatzschwerpunkt der Stadt Wiesbaden, der durch einen Anschluss an den SPNV weiter an Attraktivität gewinnen kann. Ein Halt an der Ländchesbahn würde dabei Umsteigemöglichkeiten auf den Metrobus in Richtung Mainz-Amöneburg und Mainz-Kastel sowie auf den Stadtbus in Richtung Biebrich ermöglichen. Insbesondere für die Erreichbarkeit des Wiesbadener Südens aus den östlichen Stadtteilen sowie aus dem Taunus kann durch diesen Zusatzhalt eine deutlich konkurrenzfähigere Verbindung entstehen. Der Haltepunkt ist somit nicht nur als SPNV-Anschluss für die Mainzer Straße, sondern insbesondere als Zugangspunkt der Rheinschiene zur Ländchesbahn zu prüfen. Inwieweit die Errichtung eines entsprechenden Haltepunktes realistisch sein kann, hängt von der Sicherstellung einer ausreichenden Streckenkapazität zwischen Erbenheim und dem Wiesbadener Hbf ab. Dabei sind die

Wechselwirkungen mit dem geplanten Haltepunkt Erbenheim West/BKA zu prüfen (u.a. Umlaufplanung und Anschlussbeziehungen)

Haltepunkt Mainz-Kostheim

Der Stadtteil Mainz-Kostheim ist derzeit nicht über einen eigenen Haltepunkt an den SPNV angeschlossen, obwohl dieser zentral von der Bahnstrecke Wiesbaden – Frankfurt durchschnitten wird, auf welcher unter anderem die Linie S1 der S-Bahn Rhein-Main in Richtung Frankfurt verkehrt. Mit einem Haltepunkt in Mainz-Kostheim können die Reisezeiten insbesondere nach Frankfurt deutlich verkürzt werden, da notwendige Busfahrten zu den Bahnhöfen Mainz-Kastel, Gustavsburg oder Mainz Hauptbahnhof entfielen. Vor dem Hintergrund, dass die Bahnstrecke einem zentralen Verlauf durch den Stadtteil Mainz-Kostheim folgt, besteht für einen Haltepunkt ein besonderes Fahrgastpotenzial, da ein potenzieller Haltepunkt für zahlreiche Siedlungsbereiche fußläufig erreichbar ist. Zur Realisierung ist sowohl die Auswahl eines geeigneten Standorts sowie eine Einbindung des Haltepunkts in die Fahrpläne der S-Bahn Rhein-Main notwendig. Um letztere zu ermöglichen, ist eine Neuorganisation des Zugmengerüsts auf der Strecke vorausgesetzt, wobei insbesondere die Ansprüche von Güter- und Personenverkehr stärker aufeinander abzustimmen sind.

Standort des Bahnhofs Biebrich

Die Biebricher Allee ist eine der bedeutendsten ÖPNV-Achsen und bündelt insbesondere auf ihrem südlichen Abschnitt Linien aus zahlreichen Teilen des Stadtgebiets. Vor diesem Hintergrund ist die Lage des Bahnhofs Biebrich abseits der Biebricher Allee als kritisch zu betrachten, da für den Großteil der relevanten Linien entweder eine Stich- oder Umwegfahrt notwendig ist oder seitens des Fahrgasts ein längerer Fußweg zwischen dem Bahnhof und den Haltestellen in der Biebricher Allee notwendig ist. Aus diesem Grund kann die Verlegung der SPNV-Station an die Biebricher Allee langfristig untersucht werden, um deren Anbindung maßgeblich zu verbessern. Dabei sind sowohl betriebliche Restriktionen als auch entstehende Raum- und Infrastrukturbedarfe zu identifizieren, die mit einer Verlegung der Station verbunden sind. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich durch die verbesserte siedlungsräumliche und verkehrliche Integration des Bahnhofs Biebrich im Rahmen des Experimentierraums Bahnhof.Quartier Biebrich eine Verlegung des Haltepunktstandorts neu zu bewerten ist. Die Station wird im Rahmen der Generalsanierung Rechter Rhein im Jahr 2026 barrierefrei am heutigen Standort ausgebaut. Eine Verlegung ist damit nur als langfristige Perspektive möglich, soll aber dennoch im Ideenspeicher verbleiben, auch im Hinblick auf die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans. Kurz- bis mittelfristig

Standort des Haltepunkts Schierstein

Der Haltepunkt Wiesbaden-Schierstein ist mit dem Zielnetz 2030 lediglich an einzelne Linien des Wiesbadener ÖPNV angeschlossen. Da der Bahnübergang auf der Freudenbergstraße aufgrund der hohen Frequentierung der Bahnstrecke lange Schließungszeiten aufweist und damit der Busverkehr über diesen Bahnübergang aus Sicht der Betriebsstabilität nicht empfohlen werden kann, ist eine Erschließung des Bahnhofs durch weitere Linien nur unter längeren Fußwegen von den Haltestellen Glyco und Vogesenstraße gegeben. Die Anfahrt des Haltepunkts von Süden durch die Linien 9 und 10 ist aufgrund der beengten Straßenraumverhältnisse ebenfalls nicht für zusätzliche

Linien geeignet. Eine Verlegung der Station in den Bereich der Unterführung Saarstraße könnte die Umsteigesituation deutlich verbessern. So kann eine direkte Verknüpfung zum Metrobusnetz sowie zu den Stadt- und Sprinterbuslinien nach Dotzheim und Freudenberg hergestellt werden, der die Integration des SPNV in Schierstein vereinfacht. Die Station wird im Rahmen der Generalanierung Rechter Rhein im Jahr 2026 barrierefrei am heutigen Standort ausgebaut. Eine Verlegung ist damit nur als langfristige Perspektive möglich, soll aber dennoch im Ideenspeicher verbleiben, auch im Hinblick auf die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans. Kurz- bis mittelfristig

Elektrifizierung/BEMU Ländchesbahn

Die Ländchesbahn stellt für die Stadt Wiesbaden eine bedeutende Verbindung in den Taunus ebenso wie eine Verknüpfung des Wiesbadener Ostens an die Innenstadt dar. Mit dem neu vorgesehenen Haltepunkt in Erbenheim-West und damit einem direkten SPNV-Anschluss des neuen Standorts des Bundeskriminalamts erhöht sich die Bedeutung der Ländchesbahn in Zukunft noch einmal. Um der Funktion der Ländchesbahn in Zukunft gerecht werden zu können, ist die im Rahmen des Zielfahrplans 2030 für das Land Hessen vorgesehene Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Linie RB 21 bereits umgesetzt worden. Zudem werden einzelne Umläufe auf dem elektrifizierten Abschnitt bis Idstein durchgebunden. In diesem Zusammenhang ist der Betrieb der Linie mit Dieseltriebzügen langfristig unwirtschaftlich und unökonomisch, insbesondere wenn diese mehrfach pro Stunde sowie teilweise auf elektrifizierten Streckenabschnitten verkehren.

Folglich ist zu prüfen, inwieweit die Elektrifizierung der Ländchesbahn in Bezug auf die Steigerung der Betriebseffizienz einerseits und die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen andererseits wirtschaftlich erscheint. Als Vorlaufbetrieb oder Ersatz einer Elektrifizierung ist auch der Einsatz von batterieelektrischen Triebwagen (BEMU) sinnvoll. Diese können aufgrund der vorhandenen Elektrifizierung im Wiesbadener Hauptbahnhof sowie im Bahnhof Niedernhausen ohne zusätzliche Ladefrastruktur betrieben werden, was zusätzlich für den Einsatz dieses Fahrzeugtyps spricht. Durch einen Einsatz von Elektro- oder Akkutriebzügen können aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeugtypen zusätzliche betriebliche Potenziale entstehen, die sich beispielsweise positiv auf die Realisierbarkeit neuer Haltepunkte im Streckenverlauf auswirken können. Spätestens im Rahmen der Neuvergabe der Linie im Jahr 2032 ist in Abstimmung mit dem RMV auf eine Umstellung der Antriebsform hinzuwirken.

Stärkung des Hessen-Express nach Frankfurt

Trotz der Bedeutung der Stadt Wiesbaden als zweitgrößte Stadt in der Metropolregion Rhein-Main ist die Verbindungsqualität in Richtung Frankfurt unzureichend, was insbesondere in fehlenden schnellen Verbindungen zwischen beiden Städten begründet liegt. Mit dem Hessen-Express über die Wallauer Spange eröffnet sich eine Möglichkeit, schnellere Verbindungen herzustellen. Um der Bedeutung der Verbindung Wiesbaden-Frankfurt besser gerecht zu werden, ist zu prüfen, ob bei Fertigstellung der Wallauer Spange eine zweite stündliche Verbindung nach Frankfurt eingerichtet werden kann. Die dadurch entstehende Bedienung des Bahnhofs Wallau/Delkenheim im 15-Minuten-Takt ist auch mit dem Metrobus-Angebot auf der Linie M2 kompatibel, sodass ein Anschluss an jeden Hessen-Express gewährleistet werden kann. Durch die Entzerrung des Linienangebots am Busbahnhof auf vier gesonderte Taktminuten je Stunde können dabei auch entscheidende

Vorteile für die Betriebsstabilität als auch für die Bereitstellung individueller Umsteigerelationen je Linie mit sich bringen.

S-Bahn-Verbindung nach Ludwigshafen

Die S-Bahn-Linie S6 der S-Bahn Rhein-Neckar stellt zwischen Mainz und Mannheim eine Verbindung von hoher regionaler Bedeutung dar. Mit zahlreichen Zwischenhalten auf der linken Rheinseite ist die Linie sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr bedeutend für die Region. Mit einer regelmäßigen Verlängerung der Linie über den aktuellen Endpunkt am Mainzer Hauptbahnhof hinaus kann das Potenzial dieser Linie entscheidend erweitert werden. So ergeben sich neue umsteigefreie Fahrtbeziehungen von und nach Wiesbaden, unter anderem mit den Städten Worms, Ludwigshafen und Mannheim. Die zusätzliche S-Bahn-Linie über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden kann zudem diese Bahnverbindung insgesamt attraktiver machen, indem sie die Anzahl stündlicher Abfahrten auf dieser Relation von derzeit vier auf insgesamt sechs erhöht. So können Zugausfälle und Verspätungen besser kompensiert und den Fahrgästen eine hochfrequente Verbindung zwischen den Landeshauptstädten angeboten werden. Nicht zuletzt können damit auch die insbesondere im Störfall hochbelasteten Buslinien zwischen Mainz und Wiesbaden entlastet werden.

9.2. Erweiterung der ÖPNV-Produktvielfalt

Fährverbindungen zur Rheinquerung

Neben Seilbahnen können auch Fährverbindungen attraktive Angebote zur Rheinquerung darstellen. Diese zeichnen sich unter anderem durch einen geringen Flächenverbrauch und einen weniger komplizierten Zulassungsprozess aus. Aus Sicht des Alltagsverkehrs werden diese Fährangebote eine untergeordnete Rolle spielen. Im Bereich der Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden ermöglichen vier Brücken eine ganzjährige Überfahrt des Rheins. Die Gemeinschaftslinien beider Verkehrsunternehmen und die S-Bahn tragen dazu bei, dass bereits heute ein hochwertiger, verlässlicher öffentlicher Verkehr über den Rhein angeboten werden kann.

Die geplanten Personenfähren über den Rhein erfüllen primär Nachfrage aus dem Freizeitbereich und nur vereinzelt auch Vorteile im Alltag. Es ist gutachterlich trotzdem geboten die Fährverkehre im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung nicht isoliert zu betrachten und sie im vorhandenen ÖPNV-System ausreichend zu berücksichtigen. So können systematische Synergien gezogen werden.

Die Integration berücksichtigt idealerweise, dass Betriebszeiten der Fähre und der Linie der nächstgelegenen Haltestelle aufeinander abgestimmt sind sowie Fußwege zwischen Anleger und Haltestelle auch für Ortsfremde eindeutig beauskunftet werden. Im Sinne eines attraktiven Tourismus, der Anreize zur Nutzung des ÖPNV setzt, könnte die Tarifintegration der Fähren, oder Teilstrecken in den vorhandenen Gemeinschaftstarif des VMW geprüft werden. Folgende Fährverbindungen standen zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplan zu Diskussion:

- (LHW²⁷) Schierstein – (LHW) Biebrich – (LHM²⁸) Mainz Zollhafen
- (LHW) Kastel – (LHM) Malakoff-Areal
- (LHW) Schierstein – Budenheim – (LHM) Mombach

Einsatzmöglichkeiten urbaner Seilbahnsysteme

Urbane Seilbahnen stehen in zahlreichen Großstädten als potenzielle Ergänzung des ÖPNV-Angebots zur Diskussion. Zu den Vorteilen des Systems zählen neben der hohen Beförderungskapazität auch geringe Realisierungskosten und Flächeninanspruchnahme gegenüber vielen anderen schienengebundenen ÖPNV-Systemen. Da Seilbahnen im Gegensatz zu anderen Verkehrssystemen nicht an bestimmte Flächennutzungen gebunden sind, haben sie eine besondere Bedeutung bei der Überbrückung natürlicher und infrastruktureller Barrieren im Stadtraum.

Um die Potenziale von urbanen Seilbahnen bestmöglich nutzen zu können, bedarf es verschiedener Rahmenbedingungen:

- Punkt-zu-Punkt-Verbindung: Start- und Endpunkt einer Seilbahn müssen Start- und Zielort von möglichst vielen Wegen sein, alternativ kommen auch Umsteigeknoten unter Berücksichtigung von Anschlussverkehren als Start- und Endpunkte in Betracht
- Kontinuierlich hohes Verkehrsaufkommen: Seilbahnen können insbesondere gleichmäßige Verkehrsströme abwickeln, problematisch sind starke Schwankungen in der Fahrgastnachfrage sowie starke Unterschiede zwischen Lastrichtung und Gegenrichtung
- Kurze und alternativlose Direktverbindungen: Aufgrund der niedrigen Beförderungsgeschwindigkeit sind Seilbahnen nur auf kurzen Distanzen konkurrenzfähig zu anderen ÖPNV-Systemen. Potenziale liegen dort, wo straßen- oder andere schienengebundene Systeme aufgrund von Topografie, infrastruktureller oder natürlicher Barrieren Umwege in Kauf nehmen müssen.

Die Umsetzung von Seilbahnsystemen ist stark von den Rahmenbedingungen des Genehmigungsprozesses abhängig. Das Überfliegen von Privatgrundstücken stellt dabei insbesondere in Deutschland eine erhebliche rechtliche Barriere dar, sodass Planungs- und Genehmigungsverfahren oftmals stark verzögert werden. Kann das Überfliegen privater Grundstücke bei der Trassenplanung vermieden, ergibt sich hingegen die Möglichkeit, ein kurzfristig umsetzbares ÖPNV-System zu schaffen. Mit kurzen Realisationszeiträumen eignen sich Seilbahnen dabei auch als Zwischenlösung für andere hochwertige ÖPNV-Systeme wie Straßen- oder Stadtbahnen sowie als temporäres zusätzliches Verkehrsangebot bei Veranstaltungen mit einer Dauer von mehreren Monaten. Ebenso können Seilbahnen auch als Ersatzsysteme bei langfristigen Sperrungen oder Baustellen in Frage kommen, sofern bestimmte Relationen temporär nicht durch den straßen- oder übrigen schienengebundenen ÖPNV abgedeckt werden können. Allerdings ist im Hinblick auf den Planungszeitraum von Seilbahnen zu beachten, dass für diese analog zum Infrastrukturausbau der

²⁷ Stadtteil oder Startpunkt im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden

²⁸ Stadtteil oder Startpunkt im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Mainz

Straße oder Schiene Planfeststellungsverfahren notwendig sind, welche die vermeintlichen Beschleunigungseffekte deutlich reduzieren.

Die notwendigen Rahmenbedingungen, die ein erhöhtes Potenzial für Seilbahnsysteme erzeugen, sind in der Landeshauptstadt Wiesbaden nur vereinzelt vorzufinden. Auf den zentralen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Stadtgebiet besteht durch die vielfältigen Angebote im Busverkehr keine Notwendigkeit zur Einrichtung eines Seilbahnsystems. Das topografisch bedingte Potenzial auf der Verbindung Nerotal – Neroberg ist bereits durch die bestehende Standseilbahn in ausreichendem Umfang abgedeckt. Potenziale bestehen daher vor allem auf solchen Relationen, auf denen eine Rheinquerung notwendig ist. Gegenüber den zuvor beschriebenen Fährverbindungen sind Seilbahnen unabhängig von Pegelständen und der Lage von Rheinauen, sodass Vorteile in der Zuverlässigkeit und der Direktheit von Fahrten gegenüber dem Fährverkehr bestehen. Insbesondere die Relation zwischen Biebrich und dem Mainzer Zollhafen ist vor diesem Hintergrund als Potenzialkorridor zu betrachten. Seilbahnsysteme können darüber hinaus auch zum Anschluss neuer Siedlungsgebiete geprüft werden. Von besonderem Interesse kann zukünftig das Siedlungserweiterungsprojekt Ostfeld sein, welche beispielsweise über eine Seilbahn an den Bahnhof Wiesbaden-Ost angebunden werden könnte. Dies ersetzt allerdings nicht die Anforderung der Regionalplanung an eine schienengebundene Anbindung des Ostfelds (vgl. 9.5) und kann daher nur als ergänzendes Angebot zu dieser in Betracht gezogen werden.

Urbane Seilbahnen sollten im Bedarfsfall umfassend hinsichtlich ihres Potenzials geprüft werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei auch ein Kosten-Nutzen-Vergleich mit alternativen Verkehrssystemen mit dem Ziel, ein bedarfsgerechtes Verkehrssystem zu entwickeln. Um die Einrichtung einer Seilbahn unter einem möglichst geringen Planungs- und Umsetzungsaufwand zu ermöglichen, sind frühzeitig die bestehenden Besitzverhältnisse der überflogenen Grundstücke sowie der Infrastrukturbedarf hinsichtlich notwendiger Stützpfiler und Stationen zu prüfen. Die technische Umsetzung als Ein-, Zwei- oder Dreiseil-Umlaufbahn und den dazu eingesetzten Gondelgrößen ist mit dem Aspekt des Infrastrukturbedarfs ebenso verbunden wie mit der erwarteten Fahrgastnachfrage.

9.3. Hochwertiges ÖPNV-System

Bereits heute lassen sich im Wiesbadener Busverkehr Kapazitätsgrenzen erkennen. Vor allem in der Innenstadt und auf wichtigen Hauptachsen sind die Fahrzeuge selbst in Tagesrandlagen stark ausgelastet. Taktverdichtungen sind Grenzen gesetzt – insbesondere auf der zentralen Innenstadtachse behindern sich die Fahrzeuge heute oft gegenseitig. Bus-Pulks²⁹ und betriebliche Einschränkungen wie Verspätungen sind die Folge. Eine Erhöhung der Zuverlässigkeit bei hoher Taktfrequenz innerhalb des Systems ist nur dann zu erreichen, wenn eine vom übrigen Verkehr möglichst unabhängige Führungsform gewährleistet ist (VDV 2020).

²⁹ Bus-Pulks entstehen, wenn mehrere Fahrzeuge unmittelbar hintereinander fahren und somit an den Haltestellen gleichzeitig eintreffen.

Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird das Zielnetz für das Jahr 2030 entwickelt, welches durch verschiedene Maßnahmen wie die Stärkung tangentialer Verkehre sowie den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf den wichtigsten Linien, die erforderlichen Kapazitäten mittelfristig erhöhen soll. Mittels dieser Maßnahmen wird einer Reduzierung der Fahrzeugdichte in den Innenstadtbereichen kurz- und mittelfristig effektiv Rechnung getragen. Dennoch sind trotz dieser Maßnahmen perspektivisch auch weiterhin deutliche Kapazitätseinschränkungen im Wiesbadener Nahverkehr zu erwarten. Darüber hinaus ist aufgrund des prognostizierten Anstiegs der Bevölkerungszahl und des Verkehrsaufkommens davon auszugehen, dass die Belastung der radialen Hauptachsen weiter zunehmen wird und das bis ins Jahr 2030 vorgesehene Linienangebot trotz erhöhter Kapazitätsreserven für spätere Taktverdichtungen ab einem gewissen Punkt erneut an Kapazitätsgrenzen stoßen wird.

Hoch ausgelastete Fahrzeuge haben einen reduzierten Fahrkomfort und schrecken damit potenzielle Fahrgäste ab. Eine Erhöhung des Fahrgastkomforts durch eine höhere Kapazität von Fahrzeugen auf einer hochwertigen ÖPNV-Netzebene wirkt sich entscheidend auf die Steigerung des Fahrgastpotenzials und des Modal-Split-Anteils des ÖPNV aus (vgl. VDV 2020). Folglich ist es naheliegend, dass das ÖPNV-Angebot in Städten mit schienengebundenem kommunalen ÖPNV von den Fahrgästen positiver bewertet wird als in Städten ohne ein solches System (vgl. VDV 2020).

Während die im Rahmen des Zielkonzepts 2030 vorgesehenen Doppelgelenkbusse eine maximale Länge von 25 m erreichen, sind im schienengebundenen Verkehr Einzelfahrzeuge mit Längen von 45-60 m möglich (in Doppeltraktion sind zwei Fahrzeuge bis zu einer Länge von 75 m einsetzbar). Die Etablierung einer langfristig angelegte Kapazitätsreserve im ÖPNV ist folglich nur mittels schienengebundener Verkehre möglich. Hinzu kommt, dass bei schienengebundenen Systemen auch von einem für das Gesamtsystem geringeren Fahrzeug- und Personalbedarf ausgegangen werden kann, was sich wiederum positiv auf die Betriebskosten auswirkt. Ein weiterer Vorteil schienengebundener Systeme zeigt sich auch in der Lebensdauer der Fahrzeuge, die im Vergleich zu Bussen zwei- bis dreimal höher ist und damit eine langfristige Planbarkeit des ÖPNV-Betriebs erleichtert (vgl. VDV 2020). Der Nachteil der teureren Fahrzeuge relativiert sich zum einen hierdurch und zum anderen durch eine gesteigerte Effizienz. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass trotz der hohen Investitionskosten die Finanzierbarkeit eines kommunalen Schienenverkehrsnetzes durch umfassende Fördermöglichkeiten von Bund und Land möglich ist.

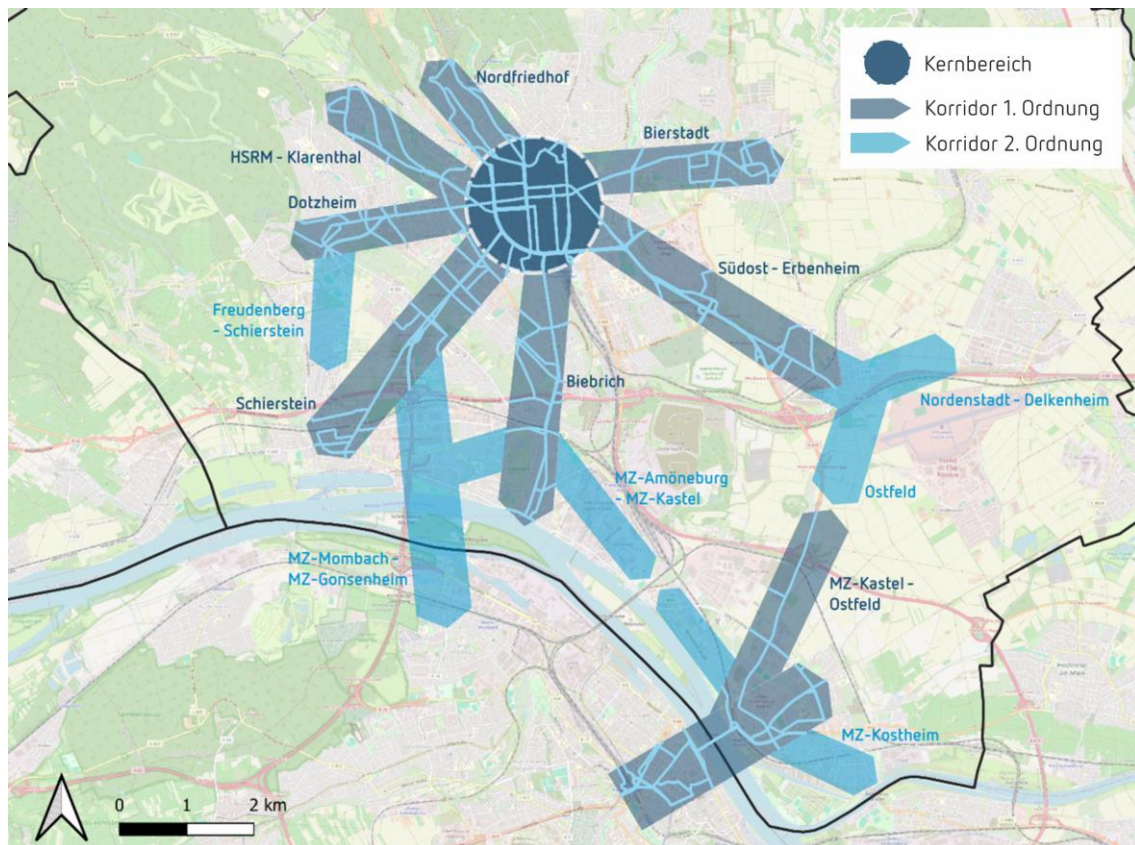
In Wiesbaden wurde zuletzt mit der sogenannten Citybahn die Realisierung einer konkreten, schienengebundenen Streckenführung durch die Bevölkerung abgelehnt. Ein regionales Straßenbahnentwicklungsprojekt der Schweizer Bundesstadt Bern zeigt, dass sich eine solche negative Entscheidung mit entsprechenden Aufarbeitungs- und Anpassungsarbeiten auch wieder revidieren lässt. Auch in Bern wurden konkrete Vorhaben zunächst von der Bevölkerung abgelehnt, infolge einer Evaluation der konkreten Ablehnungsgründe und darauf aufbauender planerischer Überarbeitungen, resultierte ein erneutes Plebiszit hier dann allerdings in einer Zustimmung.

Mit Blick auf die Stadt Wiesbaden erscheint es dabei aus gutachterlicher Perspektive sinnvoll, im Sinne eines integrierten Konzepts keine singuläre Strecke, sondern ein Gesamtnetz zu entwickeln, wie dies schon in früheren städtischen Nahverkehrsplänen skizziert wurde. Hierbei bietet das im vorliegenden Nahverkehrsplan vorgesehene Metrobusnetz eine mögliche Grundlage für ein hochwertiges ÖPNV-Kapazitätsnetz, welches die seit Jahrzehnten bestehenden und auch langfristigen

starken Achsen des Wiesbadener Verkehrs darstellt. Insbesondere die direkten Verbindungen von der Innenstadt und dem Hauptbahnhof nach Klarenthal, Dotzheim, Schierstein, Biebrich, Südost/Mainz-Kastel, Erbenheim, Bierstadt sind hier prioritär zu betrachten.

Die besondere Situation der Stadtteile Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim, mit starken Verflechtungen in die Landeshauptstadt Mainz, bedingen ggf. auch die Kombination unterschiedlicher Lösungsansätze. Daher ist auch hier die Abstimmung mit der Stadt Mainz von hoher Bedeutung.

Abbildung 146: Potenzielle Trassenfindung für ein hochwertiges Kapazitätsnetz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Zusammenfassend wird es aus gutachterlicher Sicht als zwingend erforderlich erachtet, langfristig in den Bau eines hochwertigen kommunalen Schienenverkehrsmittels für Wiesbaden zu investieren, um die Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen. Das Zielnetz 2030 leistet hierzu mittelfristig einen entscheidenden Beitrag, hat allerdings hinsichtlich des Verkehrssystems Bus seine klaren Grenzen. Weitere Maßnahmen werden notwendig sein, wenn der ÖPNV als Schlüsselement der Verkehrsverlagerung auch langfristig seine Vorzüge ausspielen soll. Es wird daher empfohlen, eine Entscheidung über die langfristige ÖPNV-Entwicklung zu fassen, die über die Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans hinausgeht. Unabdingbar sind dabei die Entwicklung einer integrierten Gesamtnetzplanung, eine breite Beteiligung der Bevölkerung in allen Planungsschritten sowie eine parteiübergreifende Zusammenarbeit, Konsensfindung und Kompromissfähigkeit.

9.4. Erweiterung des Linienangebots

9.4.1. Erweiterung des Metrobus-Netzes

Der Metrobus als Premiumprodukt des Wiesbadener ÖPNV ist vorwiegend auf den zentralen Achsen der Stadt einzusetzen. Dennoch kann es aufgrund von Siedlungserweiterungen, Veränderungen im Straßennetz sowie aufgrund steigender Fahrgastnachfrage notwendig werden, zukünftig weitere Metrobuslinien einzurichten bzw. die Linienwege bestehender Linien anzupassen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den folgenden Maßnahmen, die in Abhängigkeit der räumlichen und verkehrsstrukturellen Situation laufend zu prüfen sind:

- Durchgehende Metrobuslinie Dotzheim – Bierstadt
- Metrobus-Verlängerung MZ-Kastel – Krautgärten bzw. MZ-Kastel – MZ-Kostheim
- Metrobus-Ast nach Sonnenberg (über Sonnenberger Straße oder Aukamm)
- Metrobus-Ast zum Gräselberg über Schiersteiner Straße
- Metrobus-Ast nach Mainz-Gonsenheim (über Biebricher Allee und Äppelallee oder über Schiersteiner Straße)
- Metrobus-Ast nach Schierstein über Freudenberg
- Metrobus-Ast nach Medenbach über Naurod und Auringen
- Metrobus-Ast nach Kohlheck
- Zusätzlicher Metrobus-Ast nach Erbenheim als Taktverdichtung
- Zusätzlicher Metrobus-Ast zum Nordfriedhof über Dürerplatz
- Metrobus über den 2. Ring

Ebenfalls ist laufend zu prüfen, inwieweit eine Taktverdichtung auf einzelnen Linien des Metrobus-Netzes erforderlich ist. Dies ist insbesondere in Kombination mit dem Fahrzeugeinsatz zu betrachten. Da der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf mehreren Achsen des Metrobus-Netzes unternommen ist, um die notwendige Kapazität zu allen Tageszeiten bereitstellen zu können, ist bei Fehlen dieses Fahrzeugtyps eine Anpassung des Linienangebots, zum Beispiel durch die Taktverdichtung auf einen 10- oder 7,5-Minuten-Takt oder durch zusätzliche Linien, erforderlich. Vordringend betrifft dies die folgenden Abschnitte in absteigender Bedeutung:

- Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebrich
- Innenstadt – Bierstadt
- Innenstadt – Dotzheim
- Innenstadt – Schierstein
- Innenstadt – Klarenthal

9.4.2. Skalierbares Nachtangebot

Der Nachtverkehr in der Landeshauptstadt Wiesbaden wird im Rahmen des Zielkonzepts 2030 durch eine Zweisystemlösung aus Nachtbus und Nachtshuttle umgesetzt. Dieses System ist maßgeblich darauf ausgerichtet, die im On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten sowie auf dem Quartiersbus eingesetzten Fahrzeuge (und ggf. Fahrpersonale) auch für das Nachtverkehrsangebot zu nutzen. In Abhängigkeit der Anzahl zur Verfügung stehender Kleinbusse in Zusammenhang mit den damit verbundenen finanziellen und personellen Aufwänden besteht die Möglichkeit, das Nachtverkehrsangebot entsprechend zu skalieren:

- Erweiterung des Bedarfsverkehrs auf die Gesamtstadt
- Vollständige Umstellung auf ein Linienangebot

Die beiden dargestellten Szenarien ermöglichen eine flexible Anpassung des Nachtverkehrs auf die betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Eine Erweiterung des Bediengebiets im Bedarfsverkehr ermöglicht dabei das Erreichen einer höchstmöglichen Angebotsqualität im ÖPNV, während eine Fokussierung des Angebots auf den Linienverkehr zu einer Steigerung der Gesamteffizienz beitragen kann. Zu beachten ist, dass die Anpassungen des Nachtangebots jeweils getrennt für die Nächte auf Montag bis Freitag bzw. die Nächte auf Samstag und Sonntag geprüft werden sollten, wobei die unterschiedliche Mobilitätsnachfrage gesondert zu berücksichtigen ist.

Erweiterung des Bedarfsverkehrs auf die Gesamtstadt

Eine Erweiterung des Bediengebiets für den Nachtshuttle auf die gesamte Landeshauptstadt Wiesbaden bedeutet eine deutliche Erweiterung der zu erwartenden Betriebsleistung. Um den On-Demand-Verkehr weiterhin möglichst effizient abwickeln zu können, ist eine Gliederung des Nachtshuttle-Angebots auf sieben Bedienungskorridoren zu empfehlen, die aus drei Feeder-Bereichen gespeist werden können:

- Korridore Dotzheim, Klarenthal, Sonnenberg und Bierstadt mit Feeder-Punkt Wiesbaden Hauptbahnhof und Flexzone Innenstadt
- Korridore Biebrich und Erbenheim mit Feeder-Punkten Wiesbaden Hauptbahnhof und Flexzone Innenstadt sowie Wiesbaden-Ost Bf.
- Korridor AKK mit Feeder-Punkten Wiesbaden-Ost Bf. sowie Gustavsburg Bf.

Mit der Erweiterung des On-Demand-Bediengebiets sind Anpassungen des Linienangebots auf den Nachtbus-Relationen zu prüfen. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass sich die Funktionen der beiden Angebotsformen bestmöglich ergänzen und keine Parallelangebote entstehen. Grundsätzlich ist eine Beibehaltung der Linienverläufe aus dem im Zielkonzept dargestellten Szenario möglich. Zur Effizienzsteigerung kann jedoch insbesondere die Kürzung von Nachtbus-Verkehren unter Berücksichtigung der angepassten Umläufe geprüft werden:

- N1 Ost: Entfall Bierstadt – Breckenheim
- N3 West: Entfall Dotzheim – Frauenstein

- N4 Süd: Vollständiger Entfall
- N6 Nord: Vollständiger Entfall
- N43 Nord: Vollständiger Entfall

Vollständige Umstellung auf ein Linienangebot

Bei Nicht-Verfügbarkeit von Kleinbusfahrzeugen besteht die Möglichkeit, auch die nächtliche Feinerschließung durch den Nachtbus im Linienverkehr abzudecken. Dies erscheint vor dem Hintergrund der Nachfrageschwankungen im Wochenverlauf ausschließlich am Wochenende sinnvoll. Für den Wochenendverkehr sind dabei die folgenden zusätzlichen Linien zu prüfen:

- N0: Ringlinie Hauptbahnhof – 1. Ring – Dürerplatz – Innenstadt – Hauptbahnhof
- N13: Hauptbahnhof – Innenstadt – Bahnholz
- N38: Innenstadt – Hauptbahnhof – Paulinenklinik – Steinberger Str. – Gräselberg – Kahle Mühle – Freudenberg – Schierstein, Oderstraße
- N40: Hauptbahnhof – Innenstadt – Künstlerviertel – Europaviertel – Schiersteiner Straße – Hagenauer Straße – Albert-Schweitzer-Allee – Biebrich Mitte – Wiesbaden-Ost Bf.

Unter der Woche ist eine Bedienung der Linie N0 empfehlenswert, um die Siedlungsschwerpunkte in direkter Umgebung zur Wiesbadener Innenstadt an die S-Bahn Rhein-Main anzuschließen.

9.4.3. Erweiterung von Verkehren in das Umland

Die Verknüpfung der Landeshauptstadt Wiesbaden mit ihrem Umland ist eine der zentralen Aufgaben, um den ÖPNV auf Pkw-dominierten Relationen attraktiver zu gestalten. Im Rahmen des Zielnetzes 2030 sind bereits verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung von Stadt-Umland-Verkehren entwickelt worden. Dennoch bestehen auf verschiedenen Achsen weitere Potenziale zur Anpassung des Busangebots auf bestehende regionale Verflechtungen. Dabei sind die folgenden Maßnahmen laufend zu prüfen:

- Aufnahme der Relation Mainz-Kostheim – Gustavsburg – Ginsheim in das Sprinterbus-Netz
- Aufnahme der Relation Niederwalluf – Schierstein in das Stadt- oder Sprinterbusnetz
- Durchbindung von Wiesbadener Stadtbuslinien auf die Linien 846 und 848 in den Main-Taunus-Kreis. Hierzu ist eine entsprechende Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger notwendig.
- Verlängerung der Linien 403/406 aus Wildsachsen nach Auringen/Medenbach
- Ergänzung der regionalen Quartiersbusse 249 und 276 durch Stadt- bzw. Sprinterbuslinien
- Schaffung zusätzlicher regionaler Quartiersbusse, z. B. Naurod – Oberjosbach, Auringen – Niederjosbach oder Breckenheim – Lorsbach

- Ersatz oder Ergänzung von Linien des Regional- und Lokalbusverkehrs durch Sprinterbusse
- Herstellung einer Verbindung zum Main-Taunus-Zentrum

9.4.4. Zusätzliche Linienachsen

Im Zielnetz 2030 sind bereits zahlreiche neue Linienachsen enthalten, die die Netzwirkung, die Erschließungsqualität und die Verbindungsfunktion des Wiesbadener ÖPNV stärken. Neben diesen Linienachsen bestehen weitere potenzielle Achsen, deren Befahrbarkeit und Netzwirkung zukünftig zu prüfen sind. Dies umfasst die folgenden Arten von Achsen:

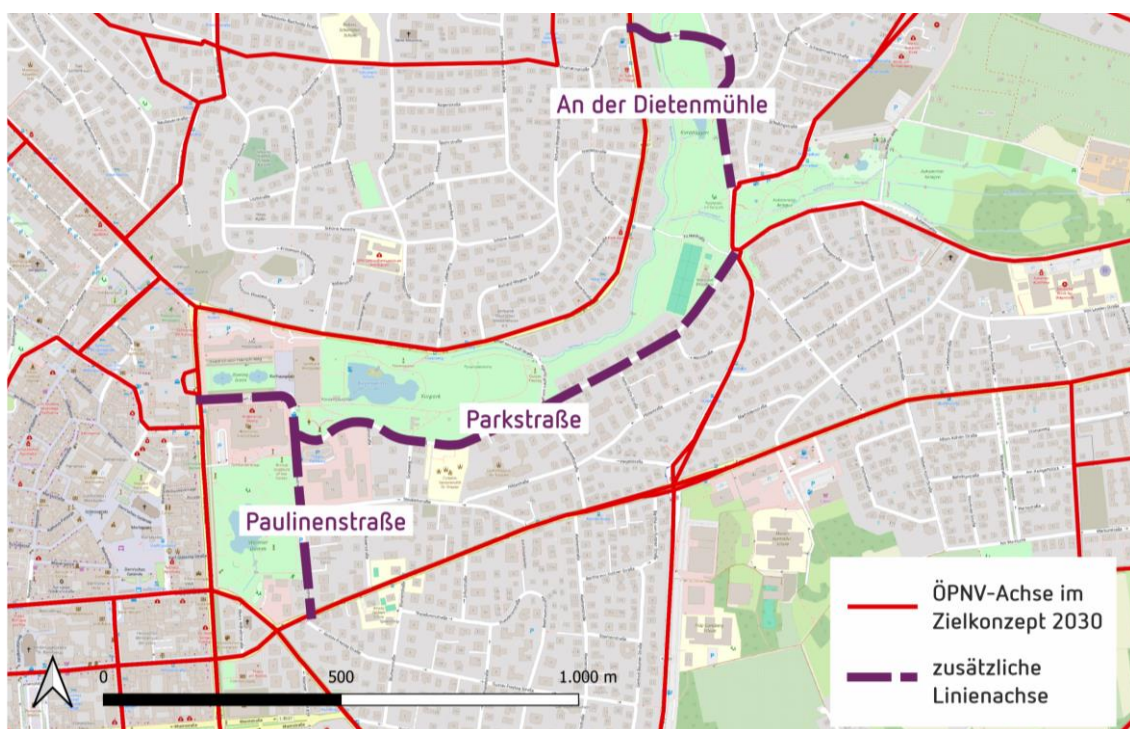
- Verbindungen im Straßennetz, die derzeit nicht bestehen
- Verbindungen im Straßennetz, die aufgrund derzeitigen Infrastrukturverhältnisse nicht von allen Fahrzeugtypen genutzt werden können
- Verbindungen im Straßennetz, die aufgrund ihrer Lage nicht in das Zielnetz integriert wurden

Zukünftig gilt es, Veränderungen des Straßennetzes, z. B. Neubau, Umbau oder Rückbau, stärker mit ÖPNV-bezogenen Maßnahmen zu verknüpfen. Es ist dabei fortlaufend zu prüfen, ob sich durch Veränderungen im Straßennetz Möglichkeiten für die Verlängerung oder Veränderung von Linienwegen ergeben, die die Erschließungs- oder Verbindungsfunktion des ÖPNV steigern können.

Aukamm und Kurpark

Für das Aukammtal und die Kuranlagen bestehen im Zielnetz 2030 mit der neuen Linienachse über die Aukammallee deutliche Verbesserungen in der Erschließung. Diese können durch eine zu prüfende Linienachse über die Parkstraße und Paulinenstraße noch einmal verstärkt werden. Darüber hinaus können über diese Linienachse weitere Zielorte wie ein Seniorenstift, mehrere Beherbergungsbetriebe sowie verschiedene Arbeitsplatzstandorte direkt erschlossen werden. Eine Linieneinführung über die Christian-Zais-Straße ermöglicht eine direkte Verbindung in die Innenstadt. Über die Straße An der Dietenmühle kann das Aukammtal mit der Sonnenberger Straße verknüpft sowie der nördliche Kurpark verbessert erschlossen werden.

Abbildung 147: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Aukamm/Kurpark

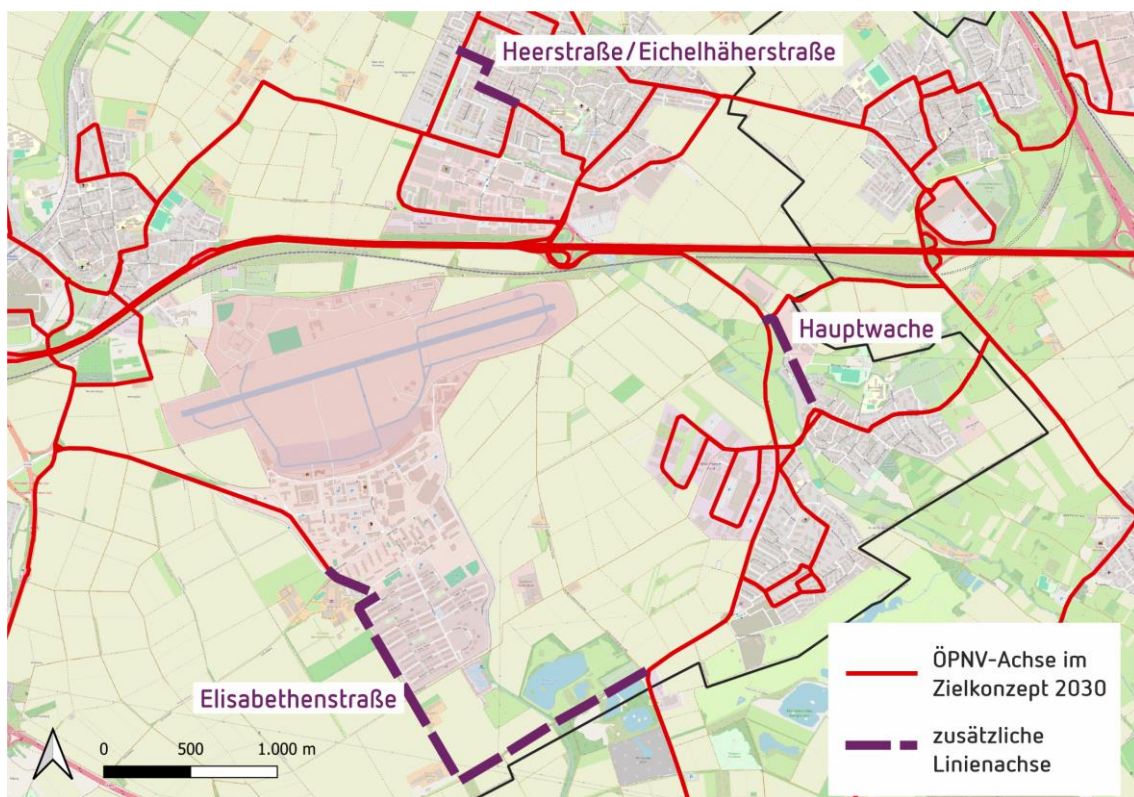


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Außenstadtteile

In den Außenstadtteilen im Wiesbadener Osten gilt es, die Erschließungswirkung durch kleinräumige Verknüpfungen zu erhöhen und dabei auch die Erreichbarkeit benachbarter Siedlungsbereiche zu steigern. Durch das Befahren der Heerstraße bzw. Eichelhäherstraße in Nordenstadt können beispielsweise mit einer Fahrt sowohl das Zentrum Nordenstadts als auch das Neubaugebiet Am Hainpark bedient werden, was die Flexibilität des Linienangebots deutlich erhöht. Gleiches gilt auch für die Straße Hauptwache in Delkenheim, die einen direkteren Linienweg zwischen Nordenstadt und dem westlichen Siedlungsbereich Delkenheims ermöglicht. Mit der Verknüpfung der Domäne Mechthildshausen und Delkenheim kann potenziell eine Netzlücke geschlossen werden, so dass die Vernetzung der östlichen Stadtteile vorangetrieben wird.

Abbildung 148: Zusätzliche Linienachsen in den Außenstadtteilen

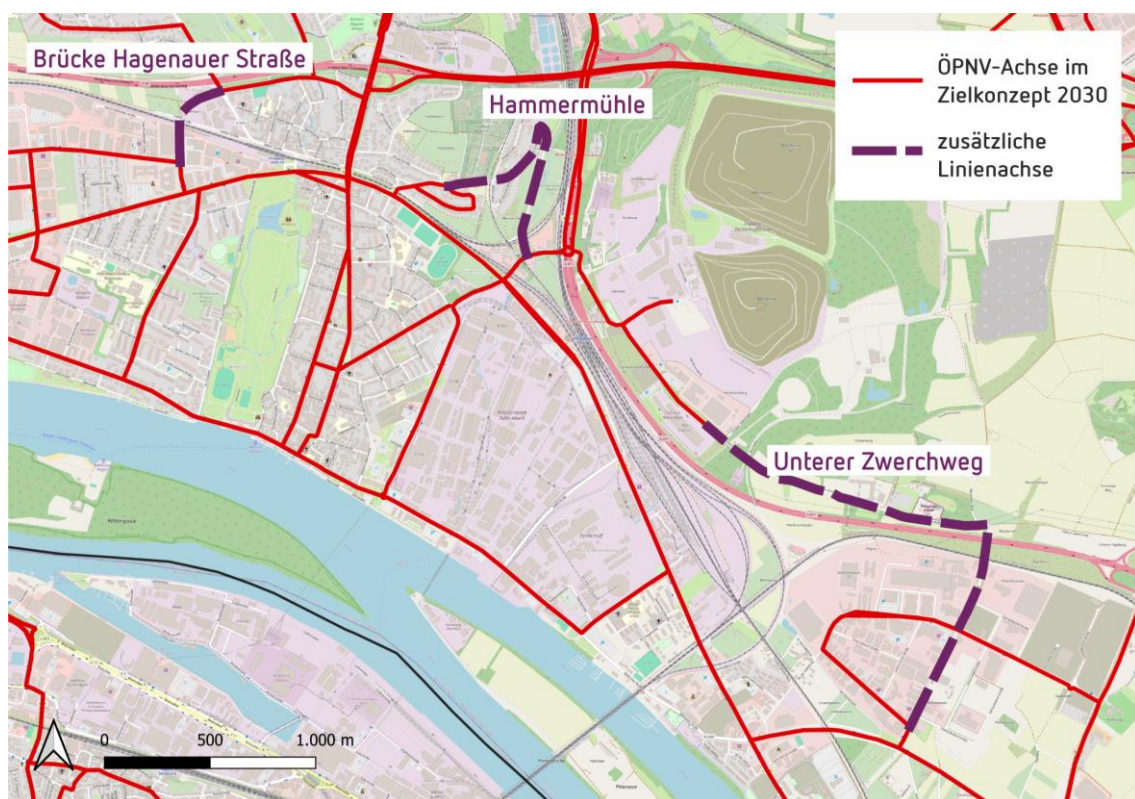


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Biebrich und Mainz-Amöneburg

Im Süden der Stadt Wiesbaden bestehen weitere Optionen, das Liniennetz zu verdichten und damit auch die Verknüpfung wichtiger Zielorte miteinander zu verbessern. Die geplante Überführung über die Rechte Rheinstrecke zwischen der Erich-Ollenhauer-Straße und der Hagenauer Straße ermöglicht eine deutlich verbesserte Anbindung des geplanten Biebricher Bahnhofsquartiers sowie des Biebricher Bahnhofs an den Gräselberg sowie an das Biebricher Zentrum. Die Siedlungsbereiche um das Hofgut Hammermühle können durch eine Verlängerung der am Biebricher Friedhof endenden Linie besser erschlossen und an den Bahnhof Wiesbaden-Ost angebunden werden. Für den Unteren Zwerchweg ist eine Verknüpfung in Richtung Mainz-Kastel denkbar, sodass auch eine direkte Verbindung zwischen den Gewerbegebieten über die Anna-Birle-Straße möglich wird.

Abbildung 149: Zusätzliche Liniennachsen im Bereich Biebrich/Amöneburg



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Dichterviertel und Gräselberg

Das Wohngebiet Gräselberg kann derzeit ausschließlich über die Schiersteiner Straße aus der Innenstadt erreicht werden, während eine Verbindung in Richtung der Waldstraße, zum Sportpark Rheinhöhe und zum Dichterviertel nicht besteht. Eine zu untersuchende Verbindung dieser Zielorte und Stadtteile ist über die Holsteinstraße sowie die Wiesenstraße denkbar. In diesem Zuge kann auch ein durchgehender Linienweg über die Erich-Ollenhauer-Straße betrachtet werden. Um die Durchlässigkeit des Siedlungsgebiets Gräselberg für den ÖPNV in Richtung Schierstein zu erhöhen, ist auch die Öffnung der Wörther-See-Straße zu prüfen. Über diesen Linienweg kann auch eine verbesserte Erschließung des Kallebads erreicht werden.

Abbildung 150: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Gräselberg

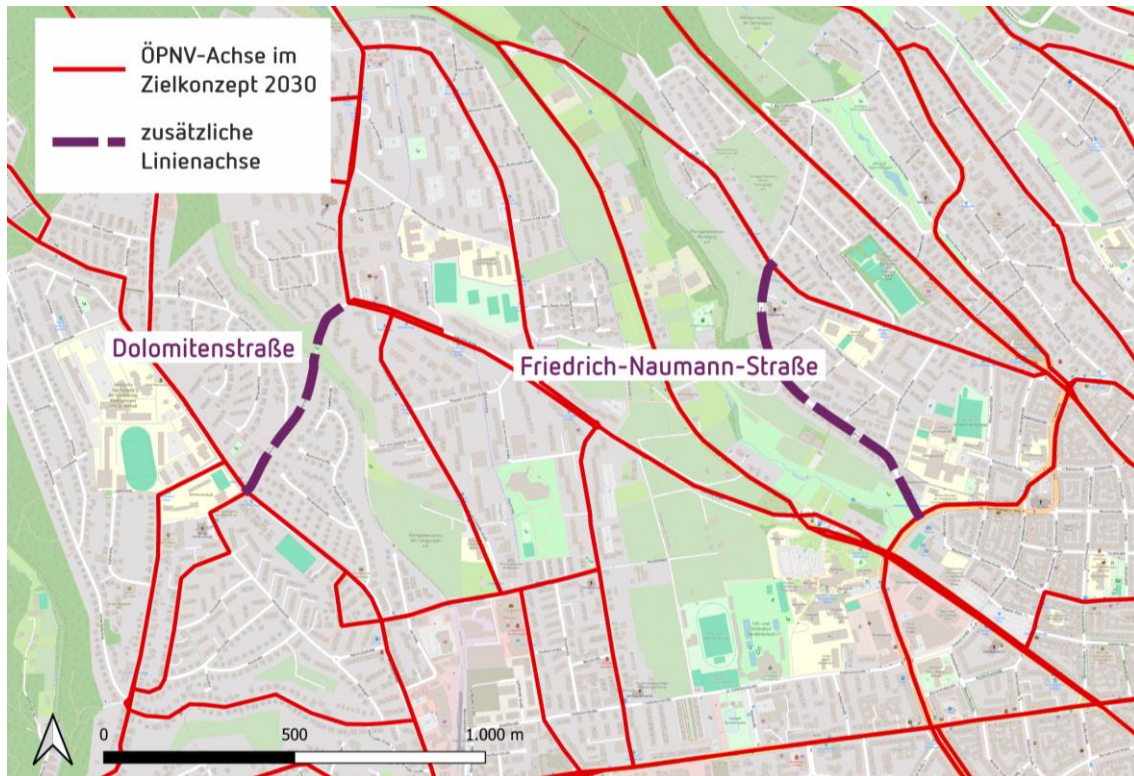


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Klarenthal und Nordost

Im Nordwesten Wiesbadens bestehen zwei Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzes, die attraktive Verbindungen zwischen verschiedenen Wohnquartieren herstellen können. Die Verbindung über die Dolomitenstraße und die Goerdelerstraße ist insbesondere vor dem Hintergrund der Aartalbahnreaktivierung der damit verbundenen Errichtung des Haltepunkts Dolomitenstraße relevant. Die Friedrich-Naumann-Straße ist ebenfalls eine zukünftig zu untersuchende Achse, über die unter anderem die Diltheyschule besser an den ÖPNV angeschlossen werden kann.

Abbildung 151: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Klarenthal/Kohlheck

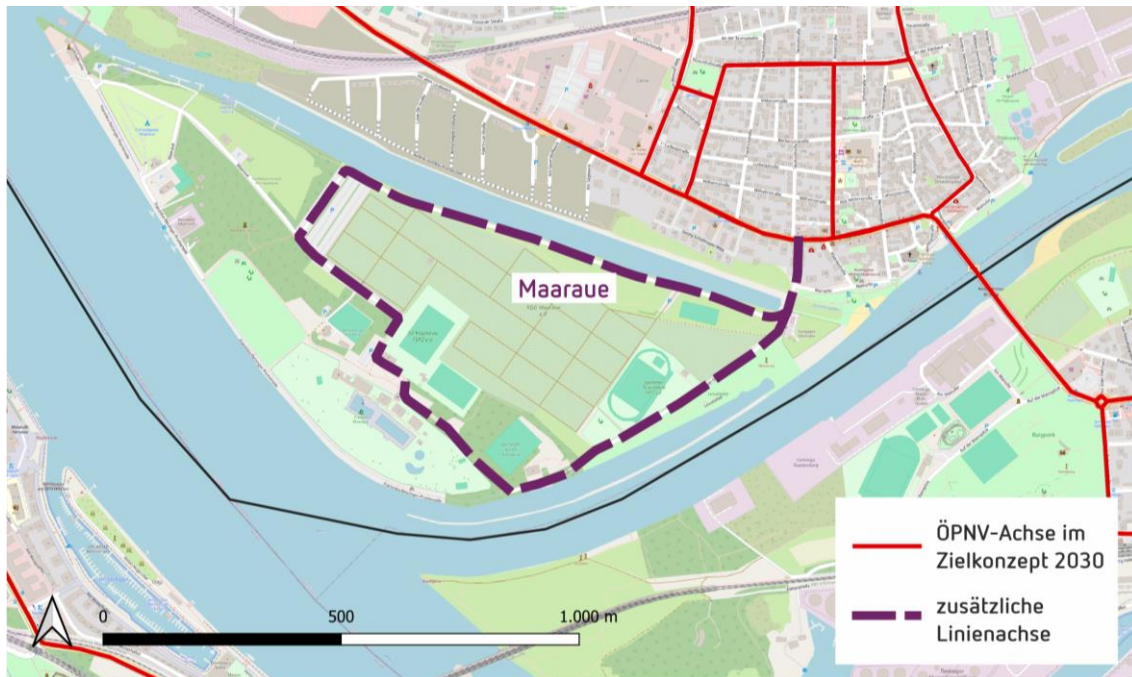


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Maaraue

Das Freizeitziel Maaraue in Mainz-Kostheim ist derzeit nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen. Da das Fahrgastpotenzial für diesen Bereich stark jahreszeiten- bzw. witterungsbedingt ist, ist zu prüfen, wie ein Linienangebot ausgestaltet werden kann. Denkbar sind sowohl saisonale Angebote als auch Bedarfsverkehre.

Abbildung 152: Zusätzliche Linienachsen in Mainz-Kostheim

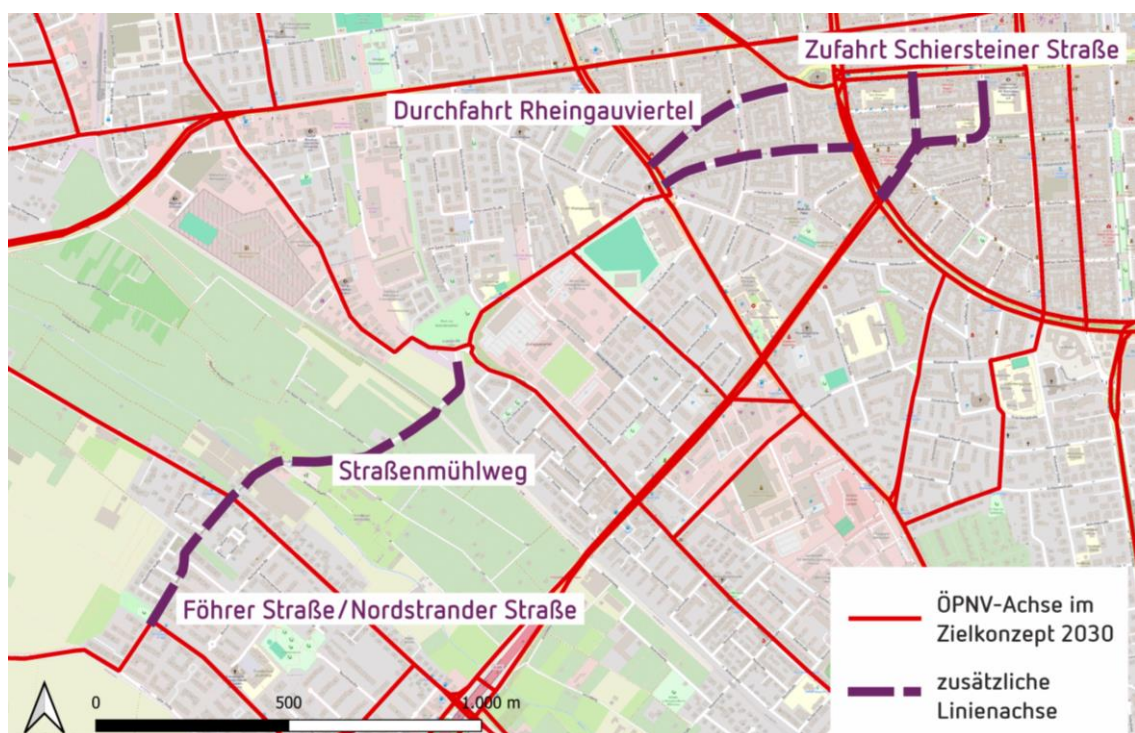


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Rheingauviertel und Sauerland

Das Wohngebiet Sauerland ist aufgrund seiner Lage abseits der Schiersteiner Straße für den ÖPNV nur unter großem Aufwand zu erschließen. Um die Erschließung zu verbessern und die Effizienz des Netzes zu steigern, ist ein Linienweg durch das Rheingauviertel anzustreben. Dieser umfasst potenzielle Linienwege über die Marcobrunner Straße bzw. die Rüdeshheimer Straße sowie den Straßenmühlweg. Zur Vereinfachung der Zufahrt auf die Schiersteiner Straße aus der Innenstadt sind zudem Linienführung über Adelheidstraße und Karlstraße bzw. über Wörthstraße zur Rheinstraße zu untersuchen. Insgesamt ist dem Korridor Innenstadt – Rheingauviertel – Sauerland eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken, um der Bedeutung dieser Siedlungsbereiche auch vor dem Hintergrund neuer Siedlungsentwicklungen besser gerecht werden zu können.

Abbildung 153: Zusätzliche Linienachsen im Bereich Rheingauviertel/Künstlerviertel/Sauerland

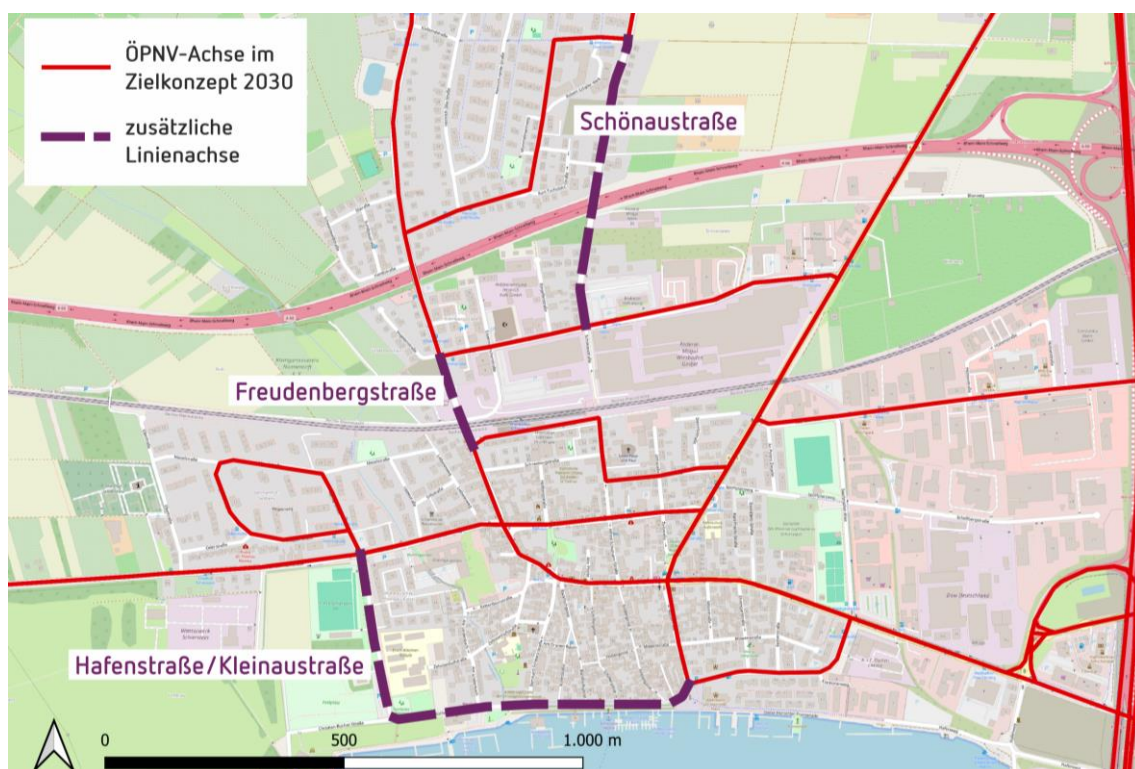


Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Schierstein und Freudenberg

Zur schnelleren und direkteren Verbindung von Schierstein und Freudenberg sind sowohl eine direkte Linienführung über die Schönaustraße als auch über die Freudenbergstraße denkbar, die jeweils umwegige Fahrten aus dem Bestandsnetz verhindern können. Für die Realisierung des Abschnitts über die Freudenbergstraße ist dabei der Ersatz des Bahnübergangs durch eine Brücken- oder Tunnellösung erforderlich, um die Fahrplanstabilität im Busnetz zu gewährleisten. Welche der vorgeschlagenen Linienachsen bevorzugt zu untersuchen ist, hängt auch von einer möglichen Verlegung des Haltepunkts Schierstein (vgl. Kapitel 9.1.3) ab. In Schierstein ist zudem die stärkere Anbindung des Hafens als bedeutendes Freizeitziel möglich. Hier ist eine Linienführung über Hafestraße, Christian-Bücher-Straße und Kleinaustraße zu untersuchen.

Abbildung 154: Zusätzliche Linienachsen in Schierstein und Freudenberg



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

9.5. Zukünftige Erschließungsaufgaben

Ostfeld

Das Ostfeld als größtes Stadterweiterungsprojekt der Landeshauptstadt Wiesbaden ist aufgrund seiner Lage außerhalb der übrigen Entwicklungsachsen und Siedlungsbereiche für die ÖPNV-Entwicklung von besonderer Bedeutung. Da eine Erschließung über bestehende Linienwege nicht in ausreichendem Umfang sichergestellt werden kann, ist die Entwicklung eines zusätzlichen Linienangebots von entscheidender Bedeutung, um bereits frühzeitig ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zu schaffen, das der Bedeutung des Projekts gerecht wird.

Als wesentliche Qualitätsziele im Bereich Mobilität ist die Schaffung eines möglichst autoarmen Stadtteils vorgesehen, der zur leistungsfähigen Anbindung mit dem ÖPNV über eine Schienenanbindung und ergänzende Busanbindungen verfügt. Auf regionaler Ebene wurde die in 2021 begehrte und von der RVS bestätigte Zielabweichung der LH Wiesbaden um die Maßgabe der Schaffung einer Schienenanbindung für das Stadtquartier und den Behördenstandort BKA ergänzt. Bereits im Jahr 2020 hatte die STVV der LH Wiesbaden selbst die Schaffung einer Schienenanbindung in die Qualitätsziele des Satzungsbeschlusses für die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches aufgenommen. Die Entwicklung des urbanen Stadtquartiers erfolgt auf Grundlage des vorläufigen Zeitplanes in Bauabschnitten im Zeitraum von etwa 2030 – 2037. Die Anpassung des ÖPNV-Angebotes auf die Fertigstellung der Gebäude/Bezugsfähigkeit ist zu berücksichtigen. Die Machbarkeit einer leistungsfähigen und förderfähigen Schienenanbindung wird derzeit geprüft.

Derzeit ist das Ostfeld-Areal lediglich durch die Tangentiallinie 20 des Stadtbus-Netzes erschlossen, die eine Verbindung in Richtung Bierstadt und Sonnenberg einerseits sowie in Richtung Mainz-Kastel und der Mainzer Innenstadt andererseits herstellt. Für die Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsströme für das Gebiet mit bis zu 12.000 Einwohnenden und bis 7.000 Arbeitsplätzen ist der Anschluss an ein hochwertiges ÖPNV-Angebot unbedingt notwendig. Das Ostfeld ist daher im Fall der Realisierung mindestens an das Metrobusnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden anzuschließen, um leistungsfähige und bedarfsgerechte Angebote in die Wiesbadener Innenstadt zu schaffen sowie die Verbindung in Richtung Mainz zu stärken. Eine Option ist die Verlängerung der Metrobuslinie M5 aus Südost. Dabei ist eine Verknüpfung des Siegfriedrings mit dem BKA-Standort und dem Ostfeld anzustreben. In Bezug auf das Ostfeld ist für die Erschließung durch den ÖPNV insbesondere die oben beschriebene Anforderung aus der Regionalplanung essenziell, die eine Schienenanbindung vorsieht. Es ist zu berücksichtigen, dass gemäß begleitenden Planungen zur Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer Schienenverkehrsanbindung für das Ostfeld der betreffende Planfall einer Schienenanbindung nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als nicht wirtschaftlich bewertet wurde. In Kombination mit Kapitel 9.3 und vor dem Hintergrund geltender Beschlusslagen eignet sich das Ostfeld daher im Besonderen als Entwicklungsachse für die Straßenbahn aus Mainz über Mainz-Kastel.

Um sowohl hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit als auch hinsichtlich der Verbindungsvielfalt ein attraktives Angebot zu schaffen, sind dabei insbesondere die folgenden Verbindungen bedeutsam:

- Ostfeld – Wiesbaden Innenstadt über WI-Südost (min. 4x stündlich)
- Ostfeld – Mainz Innenstadt über MZ-Kastel (min. 4x stündlich)
- Ostfeld – Erbenheim – Nordenstadt (min. 2x stündlich)
- Ostfeld – Erbenheim – Bierstadt (min. 2x stündlich)
- Ostfeld – MZ-Amöneburg – Biebrich (min. 2x stündlich)

BJA

Der neue BKA-Standort westlich des Stadtteils Erbenheim verändert die Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt Wiesbaden deutlich. Im Zielnetz 2030 wird ein Basisangebot zur Erschließung des neuen Arbeitsplatzschwerpunkts entwickelt, welches sowohl eine direkte Verbindung zum

Hauptbahnhof über die Ländchesbahn am geplanten Haltepunkt Erbenheim-West (BKA) als auch eine direkte Verbindung in die Wiesbadener Innenstadt mit der Sprinter-Linie 44 umfasst. In Abhängigkeit von der Standortentwicklung hinsichtlich der städtebaulichen Integration ebenso wie der Entwicklung der Mitarbeitendenanzahl ist dieses Angebot laufend auf seine Eignung für die entstehende Fahrgastnachfrage zu prüfen. Insbesondere im Rahmen von begleitenden städtebaulichen Maßnahmen wie der Realisierung des Ostfelds ist eine Anpassung des Angebots vorzunehmen. Von besonderem Interesse sind dabei Verbindungen nach Mainz-Kastel und Mainz Hauptbahnhof.

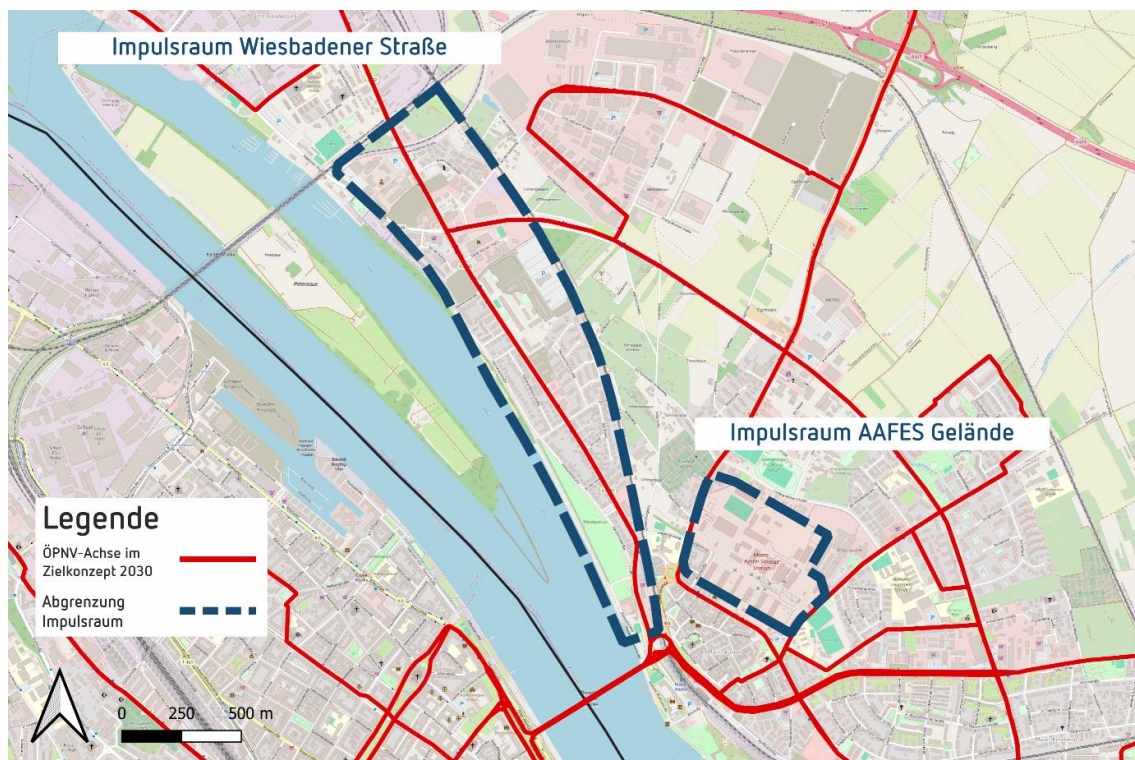
Impulsräume des Stadtentwicklungskonzepts 2030+

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2030+ sind bereits umfassende Aussagen zu Potenzialflächen im Sinne einer Siedlungserweiterung auf Wiesbadener Stadtgebiet getroffen worden. Um die zukünftige städtebauliche Entwicklung bestmöglich zu unterstützen, ist die Bereitstellung bedarfsgerechter Mobilitätsangebote von besonderer Bedeutung. Die Angebote des ÖPNV spielen dabei eine besondere Rolle. Da die Wahrscheinlichkeit zur Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens bei Veränderungen der Lebenssituation, beispielsweise bei einem Umzug oder bei einer Veränderung des Arbeitsplatzes, besonders hoch ist, erscheint ein attraktives ÖPNV-Angebot in Neubaugebieten äußerst wert- und wirkungsvoll, um Potenziale zur Verkehrsverlagerung zu nutzen. Eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung kann dabei einen maßgeblichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und ist daher bei den bestehenden Potenzialflächen im Wiesbadener Stadtraum bereits im Planungsprozess zu berücksichtigen. Im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 wird das Stadtgebiet auf weitere Siedlungsflächenpotenziale untersucht.

Im Stadtteil Mainz-Kastel befinden sich mit der Wiesbadener Straße und dem AAFES-Gelände zwei definierte Impulsräume der Siedlungsentwicklung. Der Impulsraum Wiesbadener Straße wird als Potenzialfläche für einen gemischten Wohn- und Arbeitsplatzstandort charakterisiert, der auch verschiedene Potenziale für die Einbindung von Grünflächen und Freizeitanlagen aufweist. Durch den Anschluss an das Metrobusnetz ist diese Achse besonders gut für eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung geeignet und bietet für zukünftige Einwohnende, Beschäftigte und Gäste leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen in die Wiesbadener und Mainzer Innenstadt sowie nach Biebrich und Schierstein. Insbesondere bei der Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe ist zu prüfen, ob eine Erweiterung direkter Verbindungen, z. B. nach Erbenheim oder in den Kreis Groß-Gerau geschaffen werden können.

Angrenzend an das Zentrum von Mainz-Kastel befindet sich das AAFES-Gelände, auf dem die Entwicklung von bis zu 875 Wohneinheiten möglich ist. Mit der Entwicklung dieses Gebiets ist eine verstärkte ÖPNV-Anbindung über die Boelckestraße und die Straße In der Witz notwendig. Aktuell werden diese Straßen lediglich durch die halbstündlich verkehrende Linie 20 befahren. Die Entwicklung ist auch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Ostfelds zu betrachten, dessen Realisierung eine Verstärkung der Achse Mainz-Kastel – Erbenheim zur Folge hat, welche auch für dieses Gebiet von Relevanz ist.

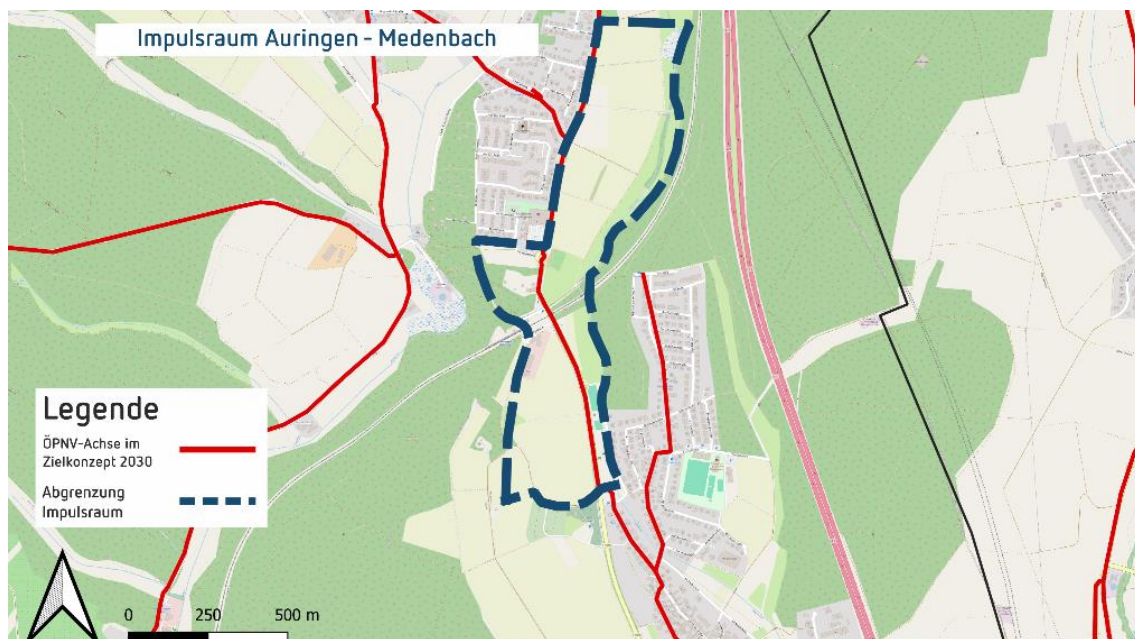
Abbildung 155: Lage der Impulsräume in Mainz-Kastel im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt an der Ländchesbahn ist der Impulsraum Auringen-Medenbach besonders gut für eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung geeignet. Durch die Sprinterbuslinie 41 besteht eine zusätzliche Anbindung, die je nach Dichte und Größe des potenziellen Wohngebiets um weitere Linien bzw. zusätzliche stündliche Fahrten zu ergänzen ist. Sofern ein verdichtetes Wohnquartier entsteht, das in Teilen einen urbanen Charakter aufweist, ist der Anschluss an das Metrobusnetz zu prüfen, sodass beispielsweise die Linie 41 zu einem Metrobusangebot erweitert werden kann. Auch die Achse Bierstadt – Auringen – Bremthal erhält in diesem Zusammenhang eine größere Bedeutung, auch für die Anbindung des neuen Wohnquartiers an die S-Bahn Rhein-Main.

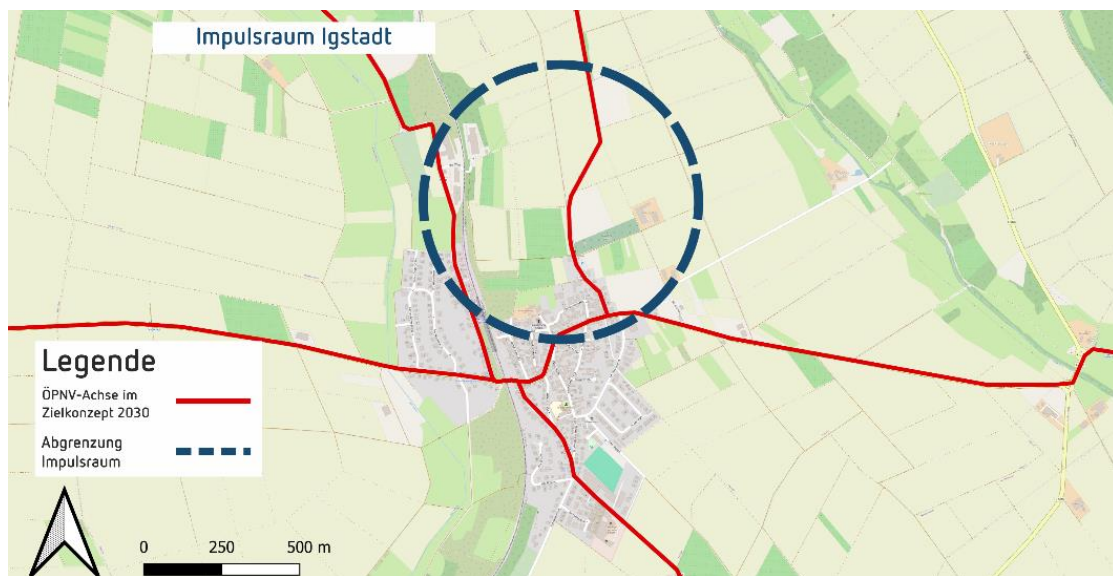
Abbildung 156: Lage des Impulsraums Auringen-Medenbach im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Der Impulsraum Igstadt im Norden des Stadtteils ist bereits durch die Linie 28 sowie den On-Demand-Verkehr im Wiesbadener Osten erschlossen. Insbesondere die Haltestelle Dornkratz sowie der Bahnhof in Igstadt sind dabei wichtige ÖPNV-Zugangspunkte. Aufgrund der Lage abseits der zentrale Sprinter-Achse Bierstadt – Breckenheim ist eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung jedoch schwierig, da ein Parallelverkehr zur Ländchesbahn in Form von zusätzlichen Linienverkehr die Effizienz des ÖPNV-Netzes verringert. Der Fokus in der ÖPNV-Entwicklung des Raums Igstadt sollte daher vorwiegend auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie der zentralen Haltestelle St.-Gallus-Straße gelegt werden. Dabei spielen auch Aspekte der Multi- und Intermodalität eine besondere Rolle.

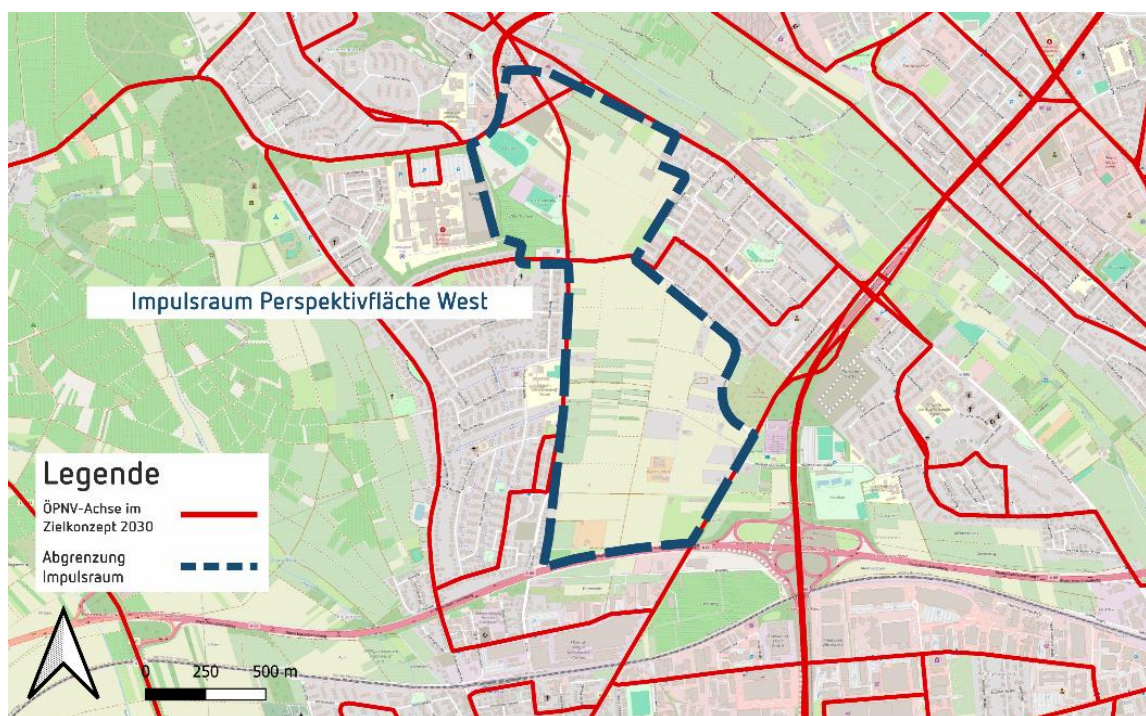
Abbildung 157: Lage des Impulsraums Igstadt im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Die Perspektivfläche West zwischen den Stadtteilen Freudenberg und Sauerland ist aufgrund ihrer Größe von besonderer Bedeutung für die Siedlungsentwicklung in Wiesbaden. Das hohe Potenzial für neue Wohneinheiten und Gewerbeflächen muss dabei auch hinsichtlich der verkehrsbezogenen Auswirkungen betrachtet werden. Mit der ÖPNV-Achse der Linien 13 und 21 über die Sylter Straße ist bereits ein bedeutendes Erschließungselement der Perspektivfläche West hergestellt worden, die insbesondere im nördlichen Bereich des Impulsraums eine Anbindung an Hauptbahnhof und Innenstadt ermöglicht. Zusätzlich ist auch die Stegerwald- bzw. Schönaustraße mit einem Angebot des Stadt- bzw. Sprinterbusses in Nord-Süd-Richtung erschlossen, das auch direkte Verbindungen auf die Dotzheimer Straße und in die Mainzer Innenstadt ermöglicht. Von besonderer Bedeutung für die Perspektivfläche West ist es, die Siedlungsentwicklung an den ÖPNV-Achsen zu konzentrieren (insb. Schiersteiner Straße, Stegerwaldstraße, Schönaustraße), um eine Vielfalt von Mobilitätsoptionen Einwohnenden und Beschäftigten bereitzustellen.

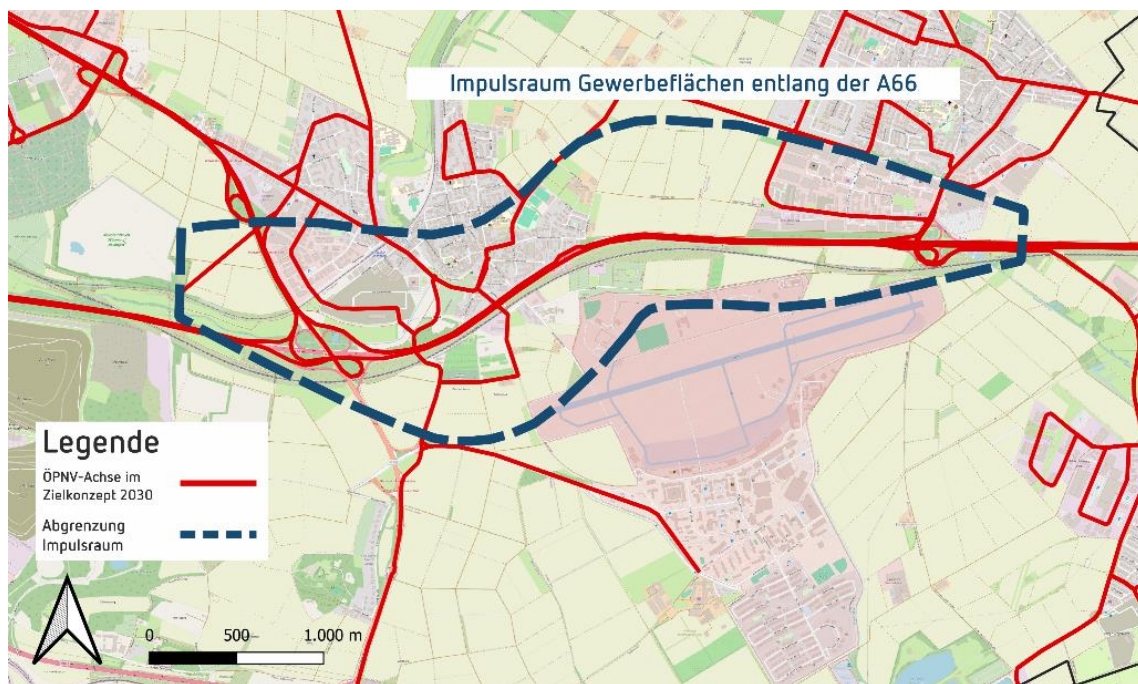
Abbildung 158: Lage der Perspektivfläche West im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

Neben dem BKA-Standort umfasst der Impulsraum entlang der A66 weitere Bereiche um Erbenheim und Nordenstadt, die als Gewerbestandort entwickelt werden können. Zu beachten für die ÖPNV-Erschließung ist, dass abhängig von der Dichte der Bebauung und der Art des Gewerbes sehr unterschiedliche Bedienungshäufigkeiten notwendig sein können, um für Beschäftigte ein attraktives Angebot zu schaffen. Aufgrund der Vielzahl verkehrender Linien auf dem betroffenen Abschnitt sowie der geringen Erschließungsbedarfe außerhalb des dargestellten Impulsraums erscheint eine ÖPNV-orientierte Entwicklung von Gewerbequartieren grundsätzlich möglich. Besonders interessant ist auch die Verknüpfung verschiedener Gewerbestandorte, die beispielsweise durch die Linien 19, 26 und 28 verfolgt werden kann. Eine Entwicklung von Gewerbeflächen südlich der A66 ist hingegen aufgrund der vielerorts fehlenden Erschließungsmöglichkeiten nicht ÖPNV-orientiert durchführbar. Ausnahmen bilden die Gebiete im Bereich Delkenheim Hauptwache sowie im Umfeld des Haltepunkts Wallau/Delkenheim an der Wallauer Spange. Mögliche Änderungen können dabei nach Realisierung des Ostfelds entstehen.

Abbildung 159: Lage des Impulsraums an der A66 im ÖPNV-Netz



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: OpenStreetMap (2024)

9.6. Erweiterung des On-Demand-Angebots

Bedarfsverkehre können in der zukünftigen Netzentwicklung einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Netzdichte sowie zur Stärkung multi- und intermodaler Mobilität sein. Aus diesem Grund ist laufend zu prüfen, inwieweit das On-Demand-Angebot sinnvoll und bedarfsgerecht erweitert werden kann. Ziel ist es dabei, durch die Bedarfsverkehre eine Aufwertung des Gesamtnetzes zu erreichen. Unabhängig von der Erweiterung und Ergänzung der geplanten Bedienungsbereiche besteht auch die Möglichkeit, den Komfort des Produkts On-Demand-Verkehr zu erhöhen. Eine Vermarktung als Premiumprodukt, welches gegen einen Komfortzuschlag auch parallel zum

Linienangebot verkehrt sowie ggf. zusätzliche Bediengebiete oder flexible Haltestellen anfährt, ist dabei grundsätzlich denkbar. Diese Entwicklung ist allerdings gegenüber den im Folgenden dargestellten Prüfaufträgen nachgeordnet zu verfolgen.

Erweiterung des On-Demand-Bediengebiets

Das On-Demand-Bediengebiet im Wiesbadener Osten bietet zahlreiche Erweiterungsoptionen, die in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung, der zurückgelegten Relation und der potenziellen Anpassung des Linienangebots bedeutende Verbesserungen der Netzwirkung und der Verbindungsqualität mit sich bringen können. Zu unterscheiden ist hier eine Ausweitung als Ergänzung zum Linienverkehr bzw. eine Erweiterung als Ersatz des Linienverkehrs.

Die Integration der Stadtteile Erbenheim, Bierstadt und Sonnenberg hat weitreichende Folgen für die ÖPNV-Angebotsqualität im Wiesbadener Osten. Da sich in diesen Stadtteilen verschiedene Einrichtungen zur Nahversorgung befinden und diese damit als zentrales Ziel für kleinere Stadtteile verstanden werden können, würde eine Erweiterung des On-Demand-Bediensraums auf diese Stadtteile zur Vermeidung von Umstiegen beitragen. Gleichzeitig ist zu beachten, dass mit der Erweiterung des Bediensraums eine höhere Betriebsleistung sowie ein höherer Fahrzeugbedarf zu erwarten ist. Die Einführung eines Parallelfahrverbots zum Linienverkehr ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung, um die Betriebsleistung zu regulieren.

Für die Linien 846 und 848, die als Vorschlag zum Ersatz für die Linie 46 aus dem Bestandsnetz hervorgehen, bietet sich die Möglichkeit, die von den Linien befahrenen Relationen in den On-Demand-Verkehr zu integrieren. Dies erscheint insbesondere aufgrund der umwegigen Linienführung der Linien attraktiv und erweitert den Gedanken eines klassischen Anruf-Sammeltaxis um die Vorteile einer flexiblen Bedienung, die die Verbindungsvielfalt erhöhen. Auch weitere Ziele wie das Gewerbegebiet Max-Planck-Ring oder das Gewerbegebiet Wallau sind potenziell in On-Demand-Korridore zu integrieren. Eine konkrete Ausgestaltung des Angebots muss in Abstimmung mit dem Main-Taunus-Kreis als zuständigem Aufgabenträger erfolgen.

Umstellung des Quartiersbusses Nord auf On-Demand-Korridore

Im Gegensatz zu den Quartiersbuslinien 31, 32 und 33 mit festem Linienweg können On-Demand-Korridorverkehre eine größere Anzahl an potenziellen Relationen bedienen. Insbesondere für den topografisch bewegten Wiesbadener Norden erscheint dies im Hinblick auf den Zugangsweg zur Haltestelle besonders relevant. Auch kann durch die flexible Bedienung von Haltestellen eine stärkere Vernetzungswirkung zum Stadt- und Metrobus erzeugt werden. Bedeutsam im Rahmen einer Umstellung ist es, bei der Korridorfestlegung genau zu prüfen, welche Anschlussbeziehungen gewährleistet werden müssen und inwieweit Parallelfahrverbote notwendig sind, um die Effizienz des Gesamtsystems zu maximieren.

Quartiersbus Süd als On-Demand-Korridor

Der Wiesbadener Süden zeichnet sich durch eine Vielzahl potenzieller Verbindungen aus, die im Linienverkehr entweder wenig Potenzial aufweisen oder aufgrund von Restriktionen im Straßenraum nicht durch Standardfahrzeuge des Stadtbusses befahren werden können. Dabei können zahlreiche Siedlungsbereiche außerhalb der zentralen Siedlungsstrukturen von einem

Bedarfsverkehrsangebot profitieren, die zum Teil auch im Rahmen der ergänzenden Linienachsen enthalten sind (vgl. Kapitel 9.4.4):

- Kallebad und Wörther-See-Straße
- Schierstein: Hafestraße und Kleinaustraße
- Schierstein: Saarbrücker Allee und Schoßbergstraße
- Biebrich: Gibber Straße
- Biebrich: Friedhof, Bernhard-May-Straße, An der Hammermühle
- MZ-Amöneburg: Unterer Zwerchweg
- MZ-Amöneburg: Biebricher Straße/Polizeidirektion
- MZ-Kastel: Anna-Birle-Straße, Tierpark
- MZ-Kostheim, Maaraue

Zu beachten ist, dass zur Ausschöpfung des Potenzials der genannten Gebiete durch das Bedarfsverkehrsangebot eine Anbindung an ÖPNV-Knoten (z. B. Schierstein Zeilstraße, Biebrich Rheinufer) sowie SPNV-Haltestellen (WI-Schierstein, WI-Biebrich, WI-Ost, MZ-Kastel) gewährleistet sein muss, um ein möglichst attraktives Gesamtangebot bereitzustellen. Ebenfalls ist auch für dieses Angebot eine Restriktion im Sinne von Parallelfahrverboten zu beachten, die gegebenenfalls um die Verlegung oder den Entfall einzelner Linienteile ergänzt werden muss.

Bedarfsverkehrsangebot auf dem regionalen Quartiersbus

Die Linien 249 und 276 weisen ebenfalls ein Potenzial zur Umstellung auf ein Bedarfsverkehrsangebot auf. Besonders attraktiv erscheint dabei die Anbindung von Orten außerhalb des derzeit befahrenen Linienwegs (z. B. Chausseehaus, Frauenstein-Süd, Wambacher Mühle). Auch besteht so die Option zur Realisierung durchgängiger Verkehre auf dem gesamten Korridor Schlangenbad – Taunusstein, der durch das Linienangebot nur umwegig befahren werden kann. Darüber hinaus bietet sich für das Bedarfsverkehrsangebot die Möglichkeit, zusätzliche Relationen in den Angebotsraum zu integrieren. Dafür sind unter anderem folgende Relationen zu untersuchen:

- Frauenstein – Schierstein
- Klarenthal – Taunusstein
- Frauenstein – Wambach
- Kohlheck – Wambach
- Frauenstein - Rauenthal

9.7. Weitere Prüfaufträge

Haltestellendesign und -kennzeichnung

Die (Wieder-)Erkennbarkeit von Haltestellen als prägendes Element des Stadt- und Straßenbilds ist von entscheidender Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV als Gesamtsystem. Insbesondere die Gestaltung von Haltestellenschildern und -masten als Orientierungs- und Informationspunkte hat eine zentrale Bedeutung für die Wahrnehmung des ÖPNV. In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist zukünftig zu prüfen, wie das Design von Haltestellenschildern dem Informationsanspruch besser gerecht werden kann.

Für die in der Landeshauptstadt Wiesbaden eingesetzten Haltestellenmasten ist ein einheitliches Design empfehlenswert, welches sich am Corporate Design des mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs beauftragten Verkehrsunternehmens orientiert. Durch die Verwendung von gesättigten Farbtönen besteht die Möglichkeit, die Erkennbarkeit von Haltestellenpositionen im Straßenraum zu verbessern. Um darüber hinaus auch den Informationsgehalt und die Präsentation der Informationen zu verbessern, sind verschiedene Gestaltungsoptionen zu prüfen:

- Verwendung von Informationssäulen anstelle von Masten mit Schild: Möglichkeit zur mehrseitigen Anbringung von Beschriftungen und Aushängen
- Integration digitaler und interaktiv bedienbarer Informationselemente (Touch-Bildschirme) wie zum Beispiel interaktive Liniennetzpläne, Verbindungsauskunft, Verkehrsmeldungen, dynamische Abfahrtszeiten in Echtzeit
- Integration zusätzlicher Aushänge, z. B. Umgebungspläne mit Erreichbarkeitsradien im Fußverkehr, Hinweise zu intermodalen Mobilitätsangeboten etc.
- Gleichmäßige Anordnung der Aushänge und Informationsinhalte an allen Haltestellen
- Gliederung der Beschilderungen und Aushänge nach verschiedenen ÖPNV-Produkttypen
- Anwendung einheitlicher Farbgebung zur Kennzeichnung von Linien an der Haltestelle, in Fahrplänen und in Liniennetzplänen
- Integration von regionalen Busverkehren in einheitlichem Design

Es ist zu prüfen, inwieweit der Einsatz von zwei unterschiedlichen Typen der Haltestellenbeschilderung in Frage kommt. Unabhängig von der Lage und den Nutzungszahlen einer Haltestelle ist die Aufstellung eines Standardmastes mit einheitlichem Design empfehlenswert. Dies betrifft auch solche Haltestellen, die nur von Linien des Regionalbusverkehrs bedient werden. An stark frequentierten Haltestellen sowie an Umsteigehaltestellen ist die Aufstellung einer Informationssäule mit zusätzlichen digitalen Informationsangeboten zu prüfen. Dabei können die in Kapitel 7.6.1 aufgeführten Ausstattungsstufen von Haltestellen als Grundlage verwendet werden. Potenzielle Gestaltungsoptionen für Haltestellensäulen bzw. -masten sind in der folgenden Tabelle aufgenommen.

Tabelle 45: Beispiele für Haltestellenbeschilderung

Haltestellentyp und Ausstattung	Beispiel	
<p>Standard-Haltestellensäule für Basis- und Komforthaltestellen gemäß 7.6.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Platzsparende Informationssäule mit zweiseitiger Anbringung von Aushängen • Optische Dreiteilung in Kopfbereich Aushang Fußbereich • Einheitliches Design mit Integration von Stadt- und Regionalbuslinien • Aushang mit Haltestellenfahrplan, Liniennetzplan und weiteren Informationsangeboten gemäß Anforderungsprofil 		
<p>Premium-Haltestellensäule für Verknüpfungshaltestellen gemäß 7.6.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Breite Informationssäule mit zweiseitiger Anbringung von Informationsangeboten • Optische Dreiteilung in Kopfbereich Touchscreen Fußbereich • Einheitliches Design mit Integration von Stadt- und Regionalbuslinien • Touchscreen mit interaktiver Informationsauswahl 		
	<p>Basel Quelle: Eigene Aufnahme</p>	<p>Freiburg im Breisgau Quelle: Urban Transport Magazine</p>
	<p>Mainz Quelle: Mainzer Mobilität</p>	<p>Kall Bahnhof mobil.nrw Quelle: RVK</p>

Quelle: Planersocietät

Mobilitätsmanagement

„Mobilitätsoptionen erhöhen, ohne mehr Verkehr zu erzeugen“ ist das Ziel des Mobilitätsmanagements, also die vorhandene Infrastruktur und die bestehenden Ressourcen effizient nutzen. Insbesondere durch das erarbeitete Zielkonzept 2030 werden attraktive Ressourcen im ÖPNV in der Stadt Wiesbaden geboten. Die Stadt Wiesbaden kann durch Koordination und aktiver Beratung innerhalb des Mobilitätsmanagement weitere Anstrengungen unternehmen die Kapazitäten im ÖPNV effizienter auszunutzen.

Das Mobilitätsmanagement gliedert sich dabei in drei Bereiche:

- kommunales Mobilitätsmanagement,
- betriebliches Mobilitätsmanagement,
- schulisches Mobilitätsmanagement.

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet die Grundvoraussetzungen dar und steuert schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement. Aus gutachterlicher Sicht ist es wünschenswert, dass die Stadt Wiesbaden zukünftig vermehrt Anstrengungen im Bereich des Mobilitätsmanagement unternimmt. Im Selbstverständnis kümmert sich die Stadtverwaltung zukünftig weniger darum, vorhandene Verkehrsströme effizient abzuwickeln, als dass die Mobilitätsbedürfnisse geeignet koordiniert und gesteuert werden. Diesem Ziel kann sich die Stadt Wiesbaden unter anderem mit folgenden Maßnahmen nähern:

- kommunales Mobilitätsmanagement
 - Regelmäßige Mobilitätserhebungen
 - Kampagnen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens
 - Angebot von Mobilitätskonzepten aus einer Hand an Bauträger
 - Neubürgermappen – systematische Aufbereitung mobilitätsrelevanter Inhalte für Menschen, die neu nach Wiesbaden ziehen
 - Informationsangebote zu Mobilitätsoptionen für Gäste und Reisende
 - Angebot eines kostenlosen ÖPNV-Tickets für übernachtende Gäste
 - Angebot eines kostenlosen ÖPNV-Tickets an Wochenenden/ÖPNV-Aktionstage
 - Prämien für die Abschaffung des eigenen Pkw
- Schulisches Mobilitätsmanagement:
 - Analyse/ Systematisierung schulischer Inhalte zum Thema Mobilität an Schulen im Stadtgebiet nach Schulgattung
 - Schulwegeplanung
 - Schulzeitstaffelungen
 - Verkehr/ Mobilität als allgemeines Thema zur Einschulung/ Schulwechsel etc.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - systematische Ansprache ÖPNV relevanter Arbeitgeber
 - Aufbereitung von ÖPNV-relevanten Informationen für Arbeitgeber/ Arbeitnehmer
 - Schnittstelle zwischen interessierten Betrieben und RMV
 - Analyse/ Koordination großer Pendlerströme/ Schichtwechsel im Stadtgebiet

Dazu ist das Mobilitätsmanagement fest in den Strukturen der Stadtverwaltung zu verankern und personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Dadurch können die beispielhaft aufgeführten

Maßnahmen zentral organisiert und verwaltet werden. In allen drei genannten Bereichen ergeben sich darüber hinaus weitere Einsatzmöglichkeiten des Mobilitätsmanagements, die einen effizienteren Einsatz der Mobilität ermöglichen können.

Im Rahmen der Erarbeitung eines Basiskonzeptes zum Mobilitätsmanagement sollte die Thematik der Mobilitätsstationen betrachtet und die Möglichkeiten für eine Realisierung geprüft werden. Hierbei sollen die Forschungs- und Förderprojekte des RMV sowie der Erfahrungen in Mainz berücksichtigt werden. Grundsätzlich sind im Rahmen eines Konzepts für Mobilitätsstationen die folgenden Aspekte zu untersuchen:

- Übergeordnete Zielsetzungen zur Förderung von intermodalen Wegekettten, Definition der grundsätzlichen Funktion und des Zwecks von Mobilitätsstationen für die Landeshauptstadt Wiesbaden
- Standortpotenziale für Mobilitätsstationen: Verknüpfung mit bestehenden intermodalen Angeboten, Verknüpfungspotenziale mit dem ÖPNV, Möglichkeiten zur Verkehrslenkung im MIV, erwartbare Nutzungszahlen je Standort
- Ausstattungskatalog: Prüfung verschiedener Ausstattungsmerkmale auf Funktion, Priorität und Realisierungsmöglichkeiten, Skalierung der Mobilitätsstationen hinsichtlich verschiedener Ausstattungsstufen
- Finanzierungs- und Umsetzungskonzept: Aufzeigen von Fördermöglichkeiten, Abstimmung mit Maßnahmen der Angebotserweiterung im ÖPNV sowie Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet
- Evaluationskonzept: Prüfung des Umsetzungserfolgs von Mobilitätsstationen hinsichtlich Nutzungszahlen, Veränderung des Mobilitätsverhaltens und städtebaulichen Wirkungen

Literaturverzeichnis

- HA Hessen Agentur GmbH (2022a):** Gemeindedatenblatt: Aarbergen (439001). URL: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/414000.pdf (Stand: 26.07.2023)
- HA Hessen Agentur GmbH (2022b):** Datenblatt: Wiesbaden, St. (414). URL: https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/439001.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) (2023):** Ausgewählte Grunddaten für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. URL: <https://landesplanung.hessen.de/sites/landesplanung.hessen.de/files/2022-11/Regionaldaten.pdf> (Stand: 26.07.2023)
- Hessisches Statistisches Landesamt (2022):** Statistische Berichte. Die Studierenden an den Hochschulen in Hessen im Wintersemester 2022/23. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2022-12/BIII1_S_WS2022_23.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Hessisches Statistisches Landesamt (2023):** Statistische Berichte. Die allgemeinbildenden Schulen in Hessen 2022. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2023-02/BI1_j22.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2019):** Merkblatt für Anbieter von Elektro- Tretrollerverleihsystemen in Wiesbaden. Dezernat V – Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr. URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/elektromobilitaet/elektro-tretroller.php> (Stand: 26.07.2023)
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2022a):** Statistisches Jahrbuch 2022 Wiesbaden
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2022b):** kurz & bündig aus Statistik und Stadtforschung - Junge Erwachsene. URL: https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/leben/stadtportrait/JuE_Studierende-kurz-und-buendig.pdf (Stand: 26.07.2023)
- Landeshauptstadt Wiesbaden (2023):** Wiesbaden – Daten und Fakten. URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/daten-fakten/index.php> (Stand: 04.05.2023).
- Rheingau-Taunus-Kreis (2020):** Altersstruktur der Bevölkerung über 45 Jahre am 31. Dezember 2020. URL: https://www.rheingau-taunus.de/fileadmin/forms/statistik/altersstruktur_2020.pdf (Stand: 04.05.2023).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2020):** Analyse der Straßen- und Stadtbahnssysteme in Europa aus technischer und wirtschaftlicher Sicht. VDV/VDV-Industrieforum, Köln



Gemeinsamer Nahverkehrsplan – Teil D

Landeshauptstadt Wiesbaden & Rheingau-Taunus-Kreis

LH Wiesbaden – Dezernat für Bauen und Verkehr
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Aarstr. 133 A
65232 Taunusstein

ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
Gartenfeldstr. 18
65189 Wiesbaden

Frankfurt (Main) / Dortmund / Karlsruhe, im September 2024

www.ioki.com

www.planersocietaet.de

Impressum



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de



ioki GmbH
An der Welle 3
60322 Frankfurt am Main
www.ioki.com

Manuel Kitzmann

Gregor Korte (Projektleitung)

Christian Kuhnert

Johannes Lensch

Gernot Steinberg

Nils Fahlenbock

Martin Grosch (Projektleitung)

Michael Wurm

Unter Mitarbeit von:

Björn Oelmann

Felix Weiß

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Nahverkehrsplans werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	III
ÖPNV-Angebot im Status Quo	6
Linienübersichten	6
Expressbuslinien im Untersuchungsgebiet	6
Regional- und Lokalbuslinien im Untersuchungsgebiet	6
Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis	7
Linien-Bedarfsverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis	8
Stadtbuslinien in der Landeshauptstadt Wiesbaden	9
Buslinien mit Schnellbuscharakter in der Landeshauptstadt Wiesbaden	10
Bedarfsverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden	10
Einsatz- und Schulbuslinien in der Landeshauptstadt Wiesbaden	11
Nightliner in der Landeshauptstadt Wiesbaden	11
ÖPNV-Angebot im Zielkonzept 2030	12
Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten in der Landeshauptstadt Wiesbaden	12
Bedienungsangebot nach Linie und Zeitraum im NVP-Zielnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden	12
Bedienungsangebot nach Linie und Zeitraum im NVP-Basisnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden	13
Liniensteckbriefe	13
Priorisierung von Linienabschnitten	64
Priorisierungsübersicht im Stadtbusnetz	64
Priorisierungsübersicht im regionalen Busnetz	68
Haltestellenübersichten	71
Neue Haltestellen im Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden	71
Entfallende Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	75
Umbenennungen von Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden	75
Neue Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis	77
Entfallende Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis	80
Umbenennungen von Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis	80
Infrastrukturplan zum Zielkonzept 2030	82
Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus	82
Haltestellen der Ausbaupriorität 1 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	82
Haltestellen der Ausbaupriorität 2 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	82
Haltestellen der Ausbaupriorität 3 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	83
Haltestellen der Ausbaupriorität 4 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	87
Haltestellen der Ausbaupriorität 5 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	91

Haltestellen der Ausbaupriorität 6 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	97
Haltestellen der Ausbaupriorität 7 in der Landeshauptstadt Wiesbaden	101
Bewertung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Hauptbahnhof	102
Bereits (weitestgehend) barrierefreie Haltestellen ohne Ausbaupriorität	103
Vom barrierefreien Ausbau ausgenommene Haltestellen	106
Bereits vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestellen	108
Entfallende Haltestelle ohne Ausbaupriorisierung in der Landeshauptstadt Wiesbaden	111
Liniennetzpläne	112
NVP-Zielnetz für die Region Wiesbaden	112
NVP-Zielnetz für die Landeshauptstadt Wiesbaden	113
NVP-Zielnetz für die Landeshauptstadt Wiesbaden mit Hervorhebung der neuen und umbenannten Haltestellen	114
NVP-Zielnetz für die Landeshauptstadt Wiesbaden mit Klassifizierung der ÖPNV-Produkte	115
NVP-Basisnetz für die Region Wiesbaden	116
NVP-Basisnetz für die Landeshauptstadt Wiesbaden	117
Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis	118
Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis mit Hervorhebung von neuen und umbenannten Haltestellen	119



Teil D

Anlagen zum Nahverkehrsplan

ÖPNV-Angebot im Status Quo

Linienübersichten

Die dargestellten Linientabellen entsprechen dem Analysestand gemäß Fahrplan aus dem Dezember 2022. Etwaige Änderungen des Linienangebots bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung sind nicht berücksichtigt.

Expressbuslinien im Untersuchungsgebiet

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
X26	Wiesbaden – Hofheim – Königstein – Oberursel – Bad Homburg	RMV	MTK X-Bus Vordertaunus	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2032
X72	Limburg – Kirberg – Wiesbaden	RMV	Wiesbaden-Nord	Weber GmbH	Bis 12/2031
X76	Nastätten – Kremel – Wiesbaden	RMV	Bäderstraße	Engelhardt	Bis 12/2032
X79	Bad Schwalbach – Walluf – Wiesbaden-Biebrich	RMV	Bäderstraße	Engelhardt	Bis 12/2032

Regional- und Lokalbuslinien im Untersuchungsgebiet

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
81	Rod an der Weil – Riedelbach – Waldems – Glashütten – Königstein	VHT	HTK Mitte	HLBBus	Bis 12/2026
171	Rüdesheim – Geisenheim – Eltville – Wiesbaden	RMV	Rheingau	ALV Oberhessen	Bis 12/2032
172	Kloster Eberbach – Eichberg – Kiedrich – Eltville	RTV	Eltville/Walluf/Schlungenbad	Martin Becker (Transdev)	Bis 12/2027
173	Niederglabach – Bärstadt – Schlangenbad – Rauenthal – Martinthal – Eltville	RTV	Eltville/Walluf/Schlungenbad	Martin Becker (Transdev)	Bis 12/2027
181	Hattenheim – Hallgarten – Oestrich – Mittelheim – Winkel	RTV	Rheingau-Mitte	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
183	Rüdesheim – Windeck – Geisenheim – Johannisberg – Stephanshausen – Presberg	RTV	Rheingau-West	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
185	Hallgarten – Oestrich – Mittelheim – Winkel – Geisenheim – Marienthal	RTV	Rheingau-Mitte	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
187	Assmannshausen – Aulhausen – Windeck – Rüdesheim	RTV	Rheingau-West	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
201	Algenroth – Zorn – Kemel – Bad Schwalbach – Hettenhain	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
203	Reckenroth – Laufenselden – Kemel – Bad Schwalbach	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
207	Bad Schwalbach – Born – Breithardt – Bad Schwalbach	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
208	Bad Schwalbach – Lindschied – Heimbach / Adolfseck	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
212	Bad Schwalbach – Ramschied – Fischbach – Langenseifen	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
221	Idstein – Gänsberg – Idstein	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
222	Idstein – Taunusviertel - Idstein	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030
223	Idstein – Bermbach – Heftrich - Glashütten – Königstein	RTV	Idstein-Waldems	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
225	Idstein – Wörsdorf – Wallrabenstein – Beuerbach – Bechtheim – Wallbach	RTV	Idstein-Hühnerkirche	ESE	Bis 12/2030
230	Bad Camberg – Würges – Walsdorf – Wörsdorf – Idstein – Niederseelbach – Niedernhausen – Oberjösbach	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030
231	Idstein – Esch – Steinfischbach – Niederems – Esch – Idstein	RTV	Idstein-Waldems	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
240	Niedernhausen – Niederseelbach – Neuhof – Wehen – Taunusstein-Hahn	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030
242	Taunusstein-Hahn – Watzhahn – Born – Hahn	RTV	Taunusstein	Engelhardt	Bis 12/2027
245	Rückershausen – Michelbach – Breithard – Steckenroth – Hahn – Wiesbaden	RTV	Aar	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
246	Taunusstein-Hahn – Hennethal – Panrod – Daisbach	RTV	Taunusstein	Engelhardt	Bis 12/2027
250	Kettenbach – Panrod – Kletternschwalbach – Wallbach – Görsroth – Idstein	RTV	Idstein-Hühnerkirche	ESE	Bis 12/2030
262	Wiesbaden – Wallau – Marxheim – Hofheim	RMV	MTK Vordertaunus 1	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2032
265	Eltville – Schlangenbad – Bad Schwalbach – Bleidenstadt – Neuhof – Idstein	RTV	Kreisquerverbindung	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2026
269	Idstein – Neuhof – Platte – Wiesbaden	RMV	Wiesbaden-Nord	Weber GmbH	Bis 12/2031
270	Idstein – Görsroth – Orlen – Wehen – Wiesbaden	RTV	Taunusstein	Engelhardt	Bis 12/2027
271	Idstein – Neuhof – Hahn – Wiesbaden	RMV	Wiesbaden-Nord	Weber GmbH	Bis 12/2031
272	Bad Schwalbach – Taunusstein – Wiesbaden	RMV	Wiesbaden-West	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2032
273	Bad Schwalbach – Taunusstein – Wehen – Wiesbaden	RMV	Wiesbaden-West	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2032
274	Bad Schwalbach – Taunusstein – Wiesbaden	RMV	Wiesbaden-West	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2032
275	Nastätten/Katzenelnbogen – Bad Schwalbach – Schlangenbad – Wiesbaden	RMV	Bäderstraße	Engelhardt	Bis 12/2032
570	Limburg – Diez – Holzheim – Hahnstätten – Rückershausen – Michelbach	Rhein-Lahn-Kreis	Aartal	DB Regio Bus Rhein-Mosel	Bis 12/2028

Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
170	Eltville – Martinthal – Walluf – Eltville	RTV	Eltville/Walluf/Schlangenbad	Martin Becker (Transdev)	Bis 12/2027
175	Georgenborn – Schlangenbad – Wambach – Bärstadt – Niederglabach	RTV	Eltville/Walluf/Schlagenbad	Martin Becker (Transdev)	Bis 12/2027

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
182	Winkel – Oestrich / Hallgarten – Eltville	RTV	Rheingau-Mitte	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
191	Espenschied – Lipporn – Rettershain – Wollmerschied – Ransel – Sauerthal – Lorch	RTV	Rheingau-West	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
202	Dickschied – Nauroth – Kemel (– Bad Schwalbach)	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
204	Martenroth – Huppert – Laufenselden – Michelbach	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
205	Espenschied – Geroldstein – Dickschied – Springen – Kemel (– Bad Schwalbach)	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
211	Bad Schwalbach – Warmbach – Bärstadt	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2027
218	Engenhahn – Niederseelbach – Königshofen – Niedernhausen	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030
220	Niedernhausen – Niederseelbach – Oberseelbach – Idstein	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030
224	Oberlibbach / Idstein – Görsroth – Idstein	RTV	Idstein-Hühnerkirche	ESE	Bis 12/2030
226	Wallrabenstein – Idstein – Heftrich – Bermbach – Esch	RTV	Idstein-Waldems	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
233	Idstein – Esch – Niederems - Riedelbach	RTV	Idstein-Waldems	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
234	Kröftel – Heftrich – Esch/Idstein	RTV	Idstein-Waldems	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
235	Walsdorf – Wörsdorf – Wallrabenstein	RTV	Idstein-Hühnerkirche	ESE	Bis 12/2030
247	Strinz-Margarethä / Michelbach – Breithardt – Burg Hohenstein	RTV	Aar	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
248	Rückershausen – Kettenbach – Michelbach	RTV	Aar	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030
277	Wallrabenstein – Wallbach – Strinz – Görsdorf – Oberlibbach	RTV	Idstein-Hühnerkirche	ESE	Bis 12/2030
278	Wehen – Orlen – Görsroth – Kesselbach – Idstein	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030

Linien-Bedarfsverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
191	Espenschied – Lipporn – Rettershain – Wollmerschied – Ransel – Sauerthal – Lorch	RTV	Rheingau-West	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
192	Presberg – Ranselberg – Lorch – Bodenthal	RTV	Rheingau-West	ALV Oberhessen	Bis 12/2030
201	Algenroth – Zorn – Kemel – Bad Schwalbach – Hettenhain	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
205	Espenschied – Geroldstein – Dickschied – Springen – Kemel (– Bad Schwalbach)	RTV	Bad Schwalbach	Engelhardt	Bis 12/2025
207	Bad Schwalbach – Born – Breithardt – Bad Schwalbach	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
211	Bad Schwalbach – Warmbach – Bärstadt	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
212	Bad Schwalbach – Ramschied – Langenseifen – Bad Schwalbach	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
229	Breithardt – Strinz – Wallbach – Görsroth – Kesselbach (– Idstein)	RTV	Aar	DB Regio Bus Mitte	Bis 12/2030

Linie	Verlauf	Zuständigkeit	Linienbündel	Betreiber	Konzession
232	Niedernhausen – Oberseelbach – Heftrich – Bernbach-Esch – Niederems – Steinfischbach	RTV	Niedernhausen/Idstein	ESE	Bis 12/2030
241	Neuhof – Ehrenbach – Idstein	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
242	Taunusstein-Hahn – Watzhahn – Born – Hahn	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
246	Hahn – Daisbach - Hahn	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025
279	Kirberg – Ohren – Bechtheim – Wallrabenstein – Bad Camberg	RTV	Rufbus RTK	FahrPlan Verkehrs-GmbH	Bis 12/2025

Stadtbuslinien in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Linie	Verlauf	Betreiber
1	Dürerplatz – Hauptbahnhof – Stadtmitte – Kurhaus/Theater – Kochbrunnen – Nerotal	ESWE
3	Nordfriedhof – Dürerplatz – Innenstadt – Hauptbahnhof – Kasteler Straße – Biebrich Rheinufer/Rheingaustraße	ESWE
4	Dotzheim Kohlheck – Carl-von-Linde-Straße – Innenstadt – Hauptbahnhof – Herzogsplatz – Biebrich Rheinufer/Rheingaustraße	ESWE
5	Rauenthal, Jahnstraße – Niederwalluf – Zellstraße – Kahle Mühle – Innenstadt – Berliner Straße – Erbenheim Nord	ESWE
6	Nordfriedhof – Innenstadt – Hauptbahnhof – Kasteler Straße – Bf. Wiesbaden-Ost – Kastel – Mainz Hauptbahnhof – Mainz Wildpark	ESWE, MVG
8	Eigenheim/Bahnholz – Kochbrunnen – Innenstadt – Hauptbahnhof – Steinberger Straße	ESWE
9	Schierstein – Friedrich-Bergius-Straße – Biebrich – Kastel – Mainz Hauptbahnhof (– Mainz Jakob-Heinz-Straße/Arena)	ESWE, MVG
14	Biebrich, Äppelallee-Center – Biebrich – Herzogsplatz – Hauptbahnhof – Innenstadt – Anne-Frank-Straße – Klarenthal (– Carl-von-Linde-Straße)	ESWE
15	Gräselberg, Faaker Straße – Kahle Mühle – Innenstadt – Berliner Straße – Erbenheim – Nordenstadt, Westring (/ Delkenheim, Rosenheimer Straße)	ESWE
16	Naurod, Fondetter Straße – Kitzelberg – Hofgartenplatz – Innenstadt – Hauptbahnhof – Berliner Straße – Südfriedhof	ESWE
17	Klarenthal – Carl-von-Linde-Straße – Innenstadt – Fichtestraße/Handwerkskammer – Bierstadt, Wolfsfeld	ESWE
18	Schierstein, Hafen – Straßenmühle – Kahle Mühle – Europaviertel – Innenstadt – Thermalbad – Hofgartenplatz	ESWE
21	Platz der Deutschen Einheit – Fichtestraße/Handwerkskammer – Naurod – Auringen – Medenbach, Am Wald	ESWE
22	Platz der Deutschen Einheit – Fichtestraße/Handwerkskammer – Naurod – Niedernhausen Bahnhof – Oberjosbach, Altes Rathaus	ESWE
23	Schierstein, Hafen – Dotzheim – Carl-von-Linde-Straße – Innenstadt – Fichtestraße/Handwerkskammer – Bierstadt – Igstadt – Breckenheim, Erlenstraße	ESWE
24	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße – Dotzheim – Carl-von-Linde-Straße – Innenstadt – Fichtestraße/Handwerkskammer – Bierstadt – Heßloch	ESWE
27	Dotzheim, Schelmengraben – Carl-von-Linde-Straße – Innenstadt – Hauptbahnhof – Berufsschulzentrum – Freizeitbad/Velvets Theater	ESWE
28	Platz der Deutschen Einheit – Hauptbahnhof – Berliner Straße – Erbenheim – Kastel – Mainz, Bismarckplatz	ESWE
33	Tierpark – Fasaneriestraße – Innenstadt – Hauptbahnhof – Kasteler Straße – Kastel – Kostheim, Winterstraße	ESWE, MVG
34	Platz der Deutschen Einheit – Hauptbahnhof – Freizeitbad/Velvets Theater – Unterer Zwerchweg	ESWE

Linie	Verlauf	Betreiber
37	(Gymnasium Mosbacher Berg –) Wielandstraße – Hauptbahnhof – Berliner Straße – Fichtestraße/Handwerkskammer – Venatorstraße (– Nordenstadt/Erbenheim)	ESWE
39	Dotzheim, Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken – Straßenmühle – Kahle Mühle – Robert-Krekel-Anlage – Bahnhof Wiesbaden Ost	ESWE
45	Biebrich, Friedrich-Berghaus-Straße – Schierstein – Dotzheim – Carl-von-Linde-Straße – Innenstadt – Hauptbahnhof	ESWE
49	Dotzheim, Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken – Straßenmühle – Kahle Mühle – Hauptbahnhof – Freizeitbad/Velvets Theater – Raiffeisenplatz – Bierstadt, Venatorstraße	ESWE
54	Ginsheim-Gustavsburg, Haagweg – Kostheim – Kastel – Mainz Hauptbahnhof – MZ Universität – Klein-Winternheim, Bahnhof	MVG
55	Kastel, Krautgärten – Mainz Hauptbahnhof – MZ Universität – MZ-Lerchenberg, Hindemithstraße	MVG
56	Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim – Ginsheim-Gustavsburg – Kastel – Mainz Hauptbahnhof – MZ Universität – MZ-Finthen, Theodor-Heuss-Straße / Wackernheim, Rathausplatz	MVG
57	(Kastel, Peter-Sander-Straße –) Kastel, Krautgärten – Mainz Hauptbahnhof – MZ Universität – MZ-Bretzenheim, Gutenberg-Center	MVG
58	Bischofsheim, Treburer Straße – Ginsheim-Gustavsburg – Kastel – Mainz Hauptbahnhof – MZ Universität – MZ-Finthen, Theodor-Heuss-Straße / Ingelheim, Bahnhof	MVG
68	Hochheim, Berliner Platz – Kastel – Mainz Hauptbahnhof – Budenheim, Bahnhof	MVG
74	Biebrich, Äppelallee-Center – Mainz-Mombach – Mainz-Gonsenheim – Hochschule Mainz – Mainz-Bretzenheim – Mainz-Hechtsheim, Mühlendreieck	ESWE, MVG

Buslinien mit Schnellbuscharakter in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Linie	Verlauf	Betreiber
30	Platte – Dürerplatz – Innenstadt – Hauptbahnhof	ESWE
46	(Hauptbahnhof – Berliner Straße –) Nordenstadt, Otto-von-Guericke-Ring – Wallau – Massenheim – Hochheim, Rheingaubogen/Hochheim, Bahnhof	ESWE
47	(Dotzheim –) Innenstadt – Hauptbahnhof – Biebrich Bahnhof – Biebrich, Carl-Bosch-Straße (– Schierstein, Zeilstraße)	ESWE
48	(Bismarckring –) Platz der Deutschen Einheit – Berliner Straße – (Nordenstadt – Wallau –) Delkenheim, Rosenheimer Straße (– Bahnhof Hochheim)	ESWE

Bedarfsverkehre in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Linie	Verlauf	Betreiber
20 AST	Naurod – Bremthal Bahnhof (– Bremthal, Friedhof)	ESWE
24 AST	Schierstein, Zeilstraße – Frauenstein, Bestattungswald – Frauenstein, Kirschblütenstraße	ESWE
24 AST	Heßloch – Kloppenheim – Alt-Auringen	ESWE
26 AST	Medenbach, Kirschenbergstraße – Wildsachsen – Bremthal Bahnhof	ESWE
39	Robert-Krekel-Anlage – Friedhof Biebrich	ESWE
46 AST	Wallau, Ländcheshalle – Massenheim – Hochheim – Wicker, Tor zum Rheingau	ESWE

Einsatz- und Schulbuslinien in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Linie	Verlauf	Betreiber
38	Gymnasium Mosbacher Berg – Diesterwegschule – Steinberger Straße – Herzogsplatz – Biebrich Rheinufer/Rheingaustraße	ESWE
E 311	Bierstadt, Wolfsfeld – Venatorstraße – Südfriedhof – Hauptbahnhof	ESWE
E 381	Dürerplatz – Loreleiring – Gymnasium Mosbacher Berg	ESWE
E 386	Rambach, Kitzelberg – Schule Naurod	ESWE
E 398	Amöneburg, Dyckerhoffstraße – Kastel – Kostheim – Nordenstadt – Igstadt – Bierstadt, Venatorstraße	ESWE
E 411	Gymnasium Mosbacher Berg – Hauptbahnhof (- Bierstadt – Naurod, Fondstetter Straße)	ESWE
E 421	Bierstadt, Fliednerschule – Heßloch – Auringen – Naurod, Feldbergblick / – Igstadt – Breckenheim, Erlenstraße / – Medenbach, Am Wald / – Erbenheim – Nordenstadt (– Wallau – Delkenheim, Rosenheimer Straße)	ESWE
E 422	Erbenheim, Egerstadt – Nordenstadt – Igstadt – Bierstadt – Kloppenheim – Heßloch – Rambach – Schule Naurod	ESWE

Nightliner in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Linie	Verlauf	Betreiber
N 2	Platz der Deutschen Einheit – Berliner Straße – Erbenheim – Nordenstadt – Wallau – Delkenheim, Rosenheimer Straße	ESWE
N 3	Platz der Deutschen Einheit – Hauptbahnhof – Herzogsplatz – Biebrich – Schierstein, Oderstraße	ESWE
N 4	Dernsches Gelände – Platz der Deutschen Einheit – Carl-von-Linde-Straße – Dotzheim – Frauenstein, Bürgermeister-Schmidt-Straße	ESWE
N 5	Hauptbahnhof – Platz der Deutschen Einheit – Hochschule RheinMain – Klarenthal – Dotzheim, Langendellschlag	ESWE
N 7	Platz der Deutschen Einheit – Hauptbahnhof – Berliner Straße – Erbenheim – Kastel – Kostheim, Winterstraße	ESWE, MVG
N 9	Dernsches Gelände – Platz der Deutschen Einheit – Biebrich – Kahle Mühle – Schierstein, Oderstraße	ESWE
N 10	Schlachthof – Hauptbahnhof – Sonnenberg – Rambach – Naurod – Auringen – Medenbach, Am Wald	ESWE
N 11	Platz der Deutschen Einheit – Bierstadt – Heßloch – Kloppenheim – Igstadt – Breckenheim, Erlenstraße	ESWE
N 12	Dernsches Gelände – Platz der Deutschen Einheit – Europaviertel – Biebrich – Dotzheim – Schierstein, Hafen	ESWE
N 13	Hauptbahnhof – Innenstadt – Hauptbahnhof	ESWE
68	Budenheim – Mainz Hauptbahnhof – Mainz-Kastel – Hochheim am Main	MVG
91	Ginsheim – Gustavsburg – Kostheim – Kastel – Mainz Hauptbahnhof – Wackernheim – Ingelheim, Bahnhof	MVG

ÖPNV-Angebot im Zielkonzept 2030

Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Bedienungsangebot nach Linie und Zeitraum im NVP-Zielnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden

Bedienungszeiträume: **Normalverkehrszeit** **Schwachverkehrszeit** **Nachtverkehrszeit**

Bedienungshäufigkeit: **T15 = 15-Minuten-Takt** **T30 = 30-Minuten-Takt** **V30 = 30-Minuten-Verfügbarkeit** **T60 = 60-Minuten-Takt** **V60 = 60-Minuten-Verfügbarkeit**

Montag bis Freitag		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Metrobus	M1-M7						T30	T15																		
Sprinterbus	Hauptlinien: 41, 43, 44, 45, 48, 49, 74 Ergänzungslinien: 47, 75						T30																			
Stadtbus	Hauptlinien: 9-20 Ergänzungslinien: 21-30						T30																			
Quartiersbus	31-33										T30															
On-Demand-Verkehr	Wiesbadener Osten Nachtverkehr (Gesamtstadt)	V60						V30*																		

* nur für Haltestellen, die nicht im Linienverkehr bedient werden

Samstag		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Metrobus	Alle Linien						T30				T15															
Sprinterbus	Hauptlinien: 41, 43, 44, 45, 48, 49, 74 Ergänzungslinien: 47, 75						T30				T30															
Stadtbus	Hauptlinien: 9-20 Ergänzungslinien: 21-30						T30				T30															
Quartiersbus	31-33										T30															
Nachtbus	N1-N10	T60																								
On-Demand-Verkehr	Wiesbadener Osten Nachtverkehr (Gesamtstadt)	V60*						V30*																		

* nur für Haltestellen, die nicht im Linienverkehr bedient werden

Sonn- und Feiertag		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Metrobus	Alle Linien								T30				T15													
Sprinterbus	Hauptlinien: 41, 43, 44, 45, 48, 49, 74 Ergänzungslinien: 47, 75								T30				T30													
Stadtbus	Hauptlinien: 9-20 Ergänzungslinien: 21-30								T30				T30													
Quartiersbus	31-33												T30													
Nachtbus	N1-N10	T60																								
On-Demand-Verkehr	Wiesbadener Osten Nachtverkehr (Gesamtstadt)	V60*							V30*				V30													

* nur für Haltestellen, die nicht im Linienverkehr bedient werden

Bedienungsangebot nach Linie und Zeitraum im NVP-Basisnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden

Bedienungszeiträume: **Normalverkehrszeit** **Schwachverkehrszeit** **Nachtverkehrszeit**
 Bedienungshäufigkeit: **T15 = 15-Minuten-Takt** **T30 = 30-Minuten-Takt** **V30 = 30-Minuten-Verfügbarkeit** **T60 = 60-Minuten-Takt** **V60 = 60-Minuten-Verfügbarkeit**

Montag bis Freitag		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Metrobus	Hauptlinien: M1-M6 Verstärkerlinie M7						T30	T15																		
Sprinterbus	Alle Linien						T30																			
Stadtbus	Hauptlinien: 9, 11-20 Ergänzungslinien: 10, 21-30, 63						T30																			
On-Demand-Verkehr	Wiesbadener Osten AST-Verkehre							V30																		
Nachtverkehr	Nachtbus-Ringlinie	T30																								

Samstag		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Metrobus	Hauptlinien: M1-M6								T30		T15															
Sprinterbus	Alle Linien								T30																	
Stadtbus	Hauptlinien: 9, 11-20 Ergänzungslinien: 10, 21-30, 63								T30																	
On-Demand-Verkehr	Wiesbadener Osten AST-Verkehre									V30																
Nachtbus	Nightliner	T60																								

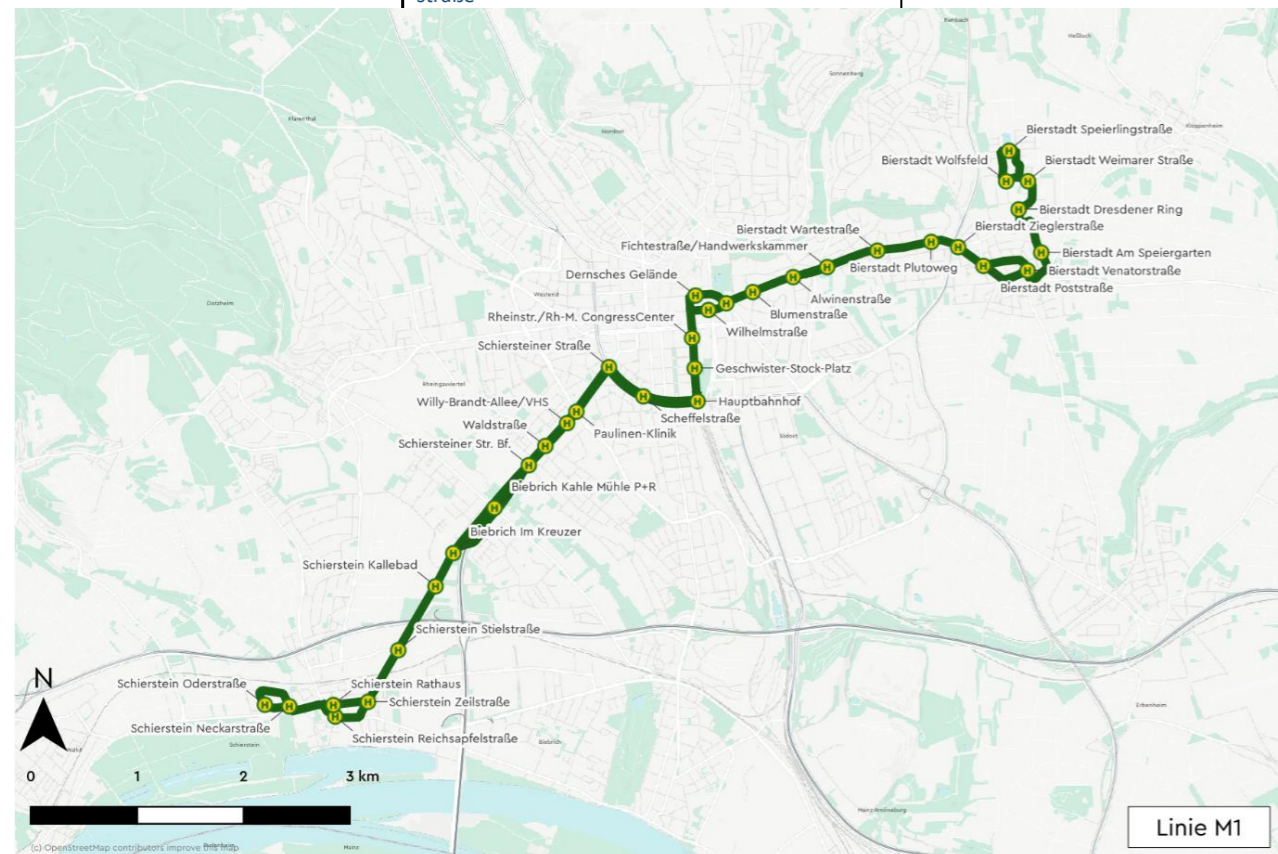
Sonn- und Feiertag		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Metrobus	Hauptlinien: M1-M6									T60		T30														T60
Sprinterbus	Alle Linien									T60		T30														T60
Stadtbus	Hauptlinien: 9, 11-19 Ergänzungslinien: 10, 20-30									T60		T30														T60
On-Demand-Verkehr	Wiesbadener Osten AST-Verkehre												V60													
Nachtbus	Nightliner	T60																								

Liniensteckbriefe

Die im Folgenden dargestellten Liniensteckbriefe stellen den Netzzustand gemäß des Zielkonzepts 2030 dar. Angaben zur Anpassung von Linienverkehren im Rahmen des Basisnetz (Landeshauptstadt Wiesbaden) bzw. des Basisnetzes und des Reduktionsszenarios (Rheingau-Taunus-Kreis) finden sich im Bereich „Priorisierung“ bzw. im Bereich „Reduktionsszenario“. Angaben zur Priorisierung von Linienabschnitten sind ebenfalls in der Tabelle „Priorisierung von Linienabschnitten“ enthalten“.

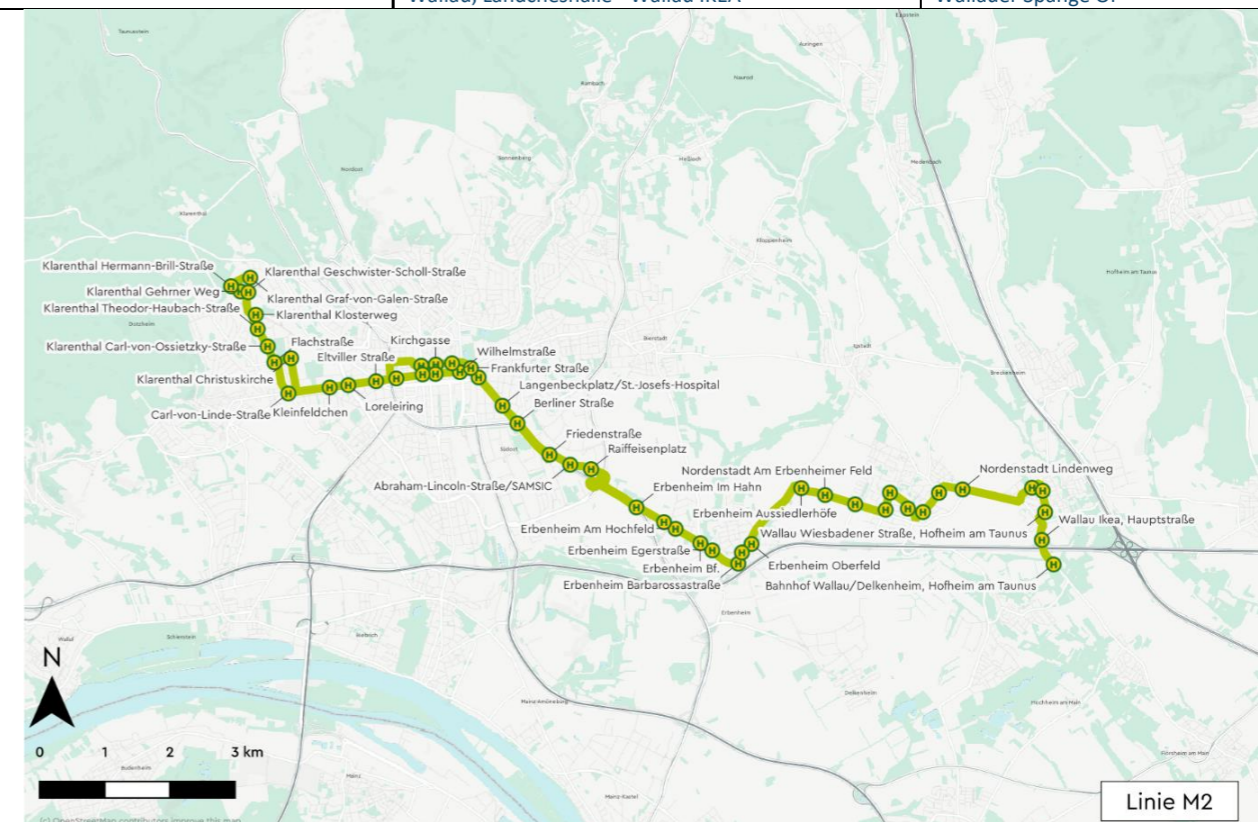
M1: Schierstein, Oderstraße <-> Bierstadt, Speierlingstraße

Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	12	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1749	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~620.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Doppelgelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	60
Linienfunktion:	Verbindung: Schierstein - Hauptbahnhof - Innenstadt - Bierstadt Erschließung: Schierstein Oderstraße Erschließung: Bierstadt-Nord Verknüpfung: Schierstein Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Stadtbus-Tangenten, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Schiersteiner Str. Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bierstadt --> Stadtbus, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Haltestellenausbau bzw. -verlängerung für Doppelgelenkbus; Neue Haltestellen: Schiersteiner Straße Bf., Frankfurter Straße, Speierlingstraße	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Taktverdichtung im Betrieb ohne Doppelgelenkbusse	
Priorisierung:	Schierstein, Oderstraße - Bierstadt, Speierlingstraße	Basis



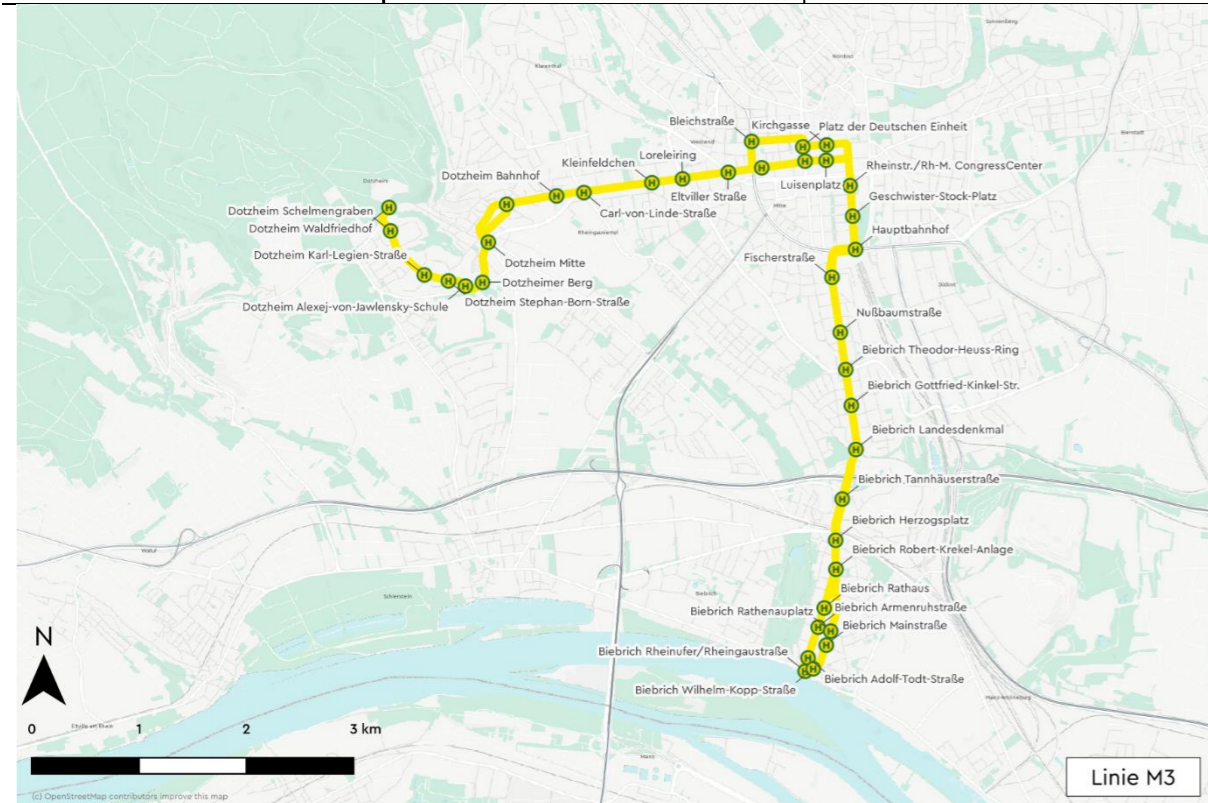
M2 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße <-> Wallau/Delkenheim Bahnhof

Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	18	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2695	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~960.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	60
Linienfunktion:	Verbindung: Klarenthal - Dotzheimer Str. - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - Erbenheim - Nordenstadt - Wallau Erschließung: Klarenthal, Carl-von-Ossietzky-Straße Erschließung: Nordenstadt, Wallau Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Erbenheim Bf. --> SPNV, Stadtbus Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Sprinterbus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wallau/Delkenheim Bf., Christuskirche	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße; Busbeschleunigung Frankfurter Straße stadteinwärts; Reduktion des Parkraums auf dem Hessenring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße - Wallau, Ländcheshalle	Basis
	Wallau, Ländcheshalle - Wallau/Delkenheim Bf.	Basis
	Wallau, Ländcheshalle - Wallau IKEA	Wallauer Spange OF



M3 Dotzheim, Waldfriedhof <-> Biebrich, Rheinufer

Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	11	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1470	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~530.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Doppelgelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	60
Linienfunktion:	Verbindung: Dotzheim - Innenstadt - Hauptbahnhof Verbindung: Innenstadt - Hauptbahnhof - Biebrich Erschließung: Dotzheim Schelmengraben Erschließung: Biebrich Mitte Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Sprinterbus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Biebrich Mitte --> Metrobus	
festе Maßnahmen:	Haltestellenausbau bzw. -verlängerung für Doppelgelenkbus; Neue Haltestelle: Dotzheimer Berg	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:	Taktverdichtung im Betrieb ohne Doppelgelenkbusse	
Priorisierung:	Dotzheim, Waldfriedhof - Biebrich, Rheinufer	Basis



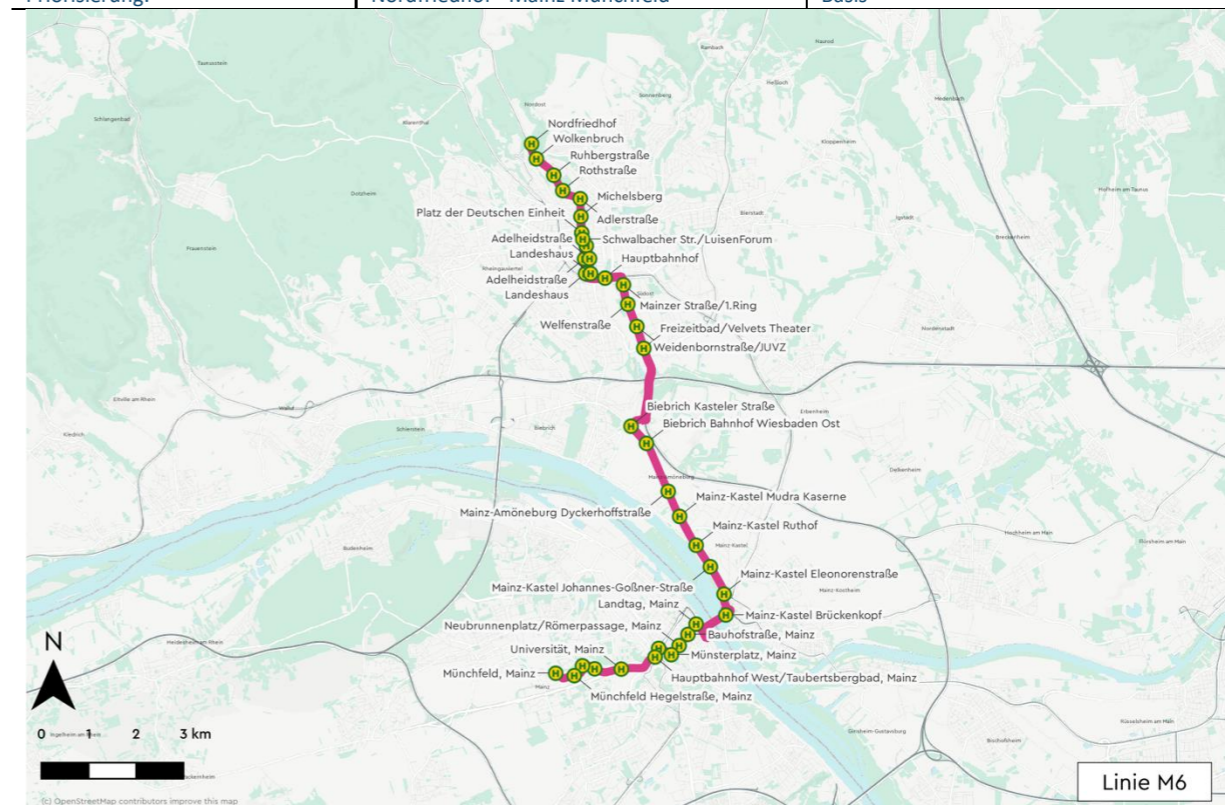
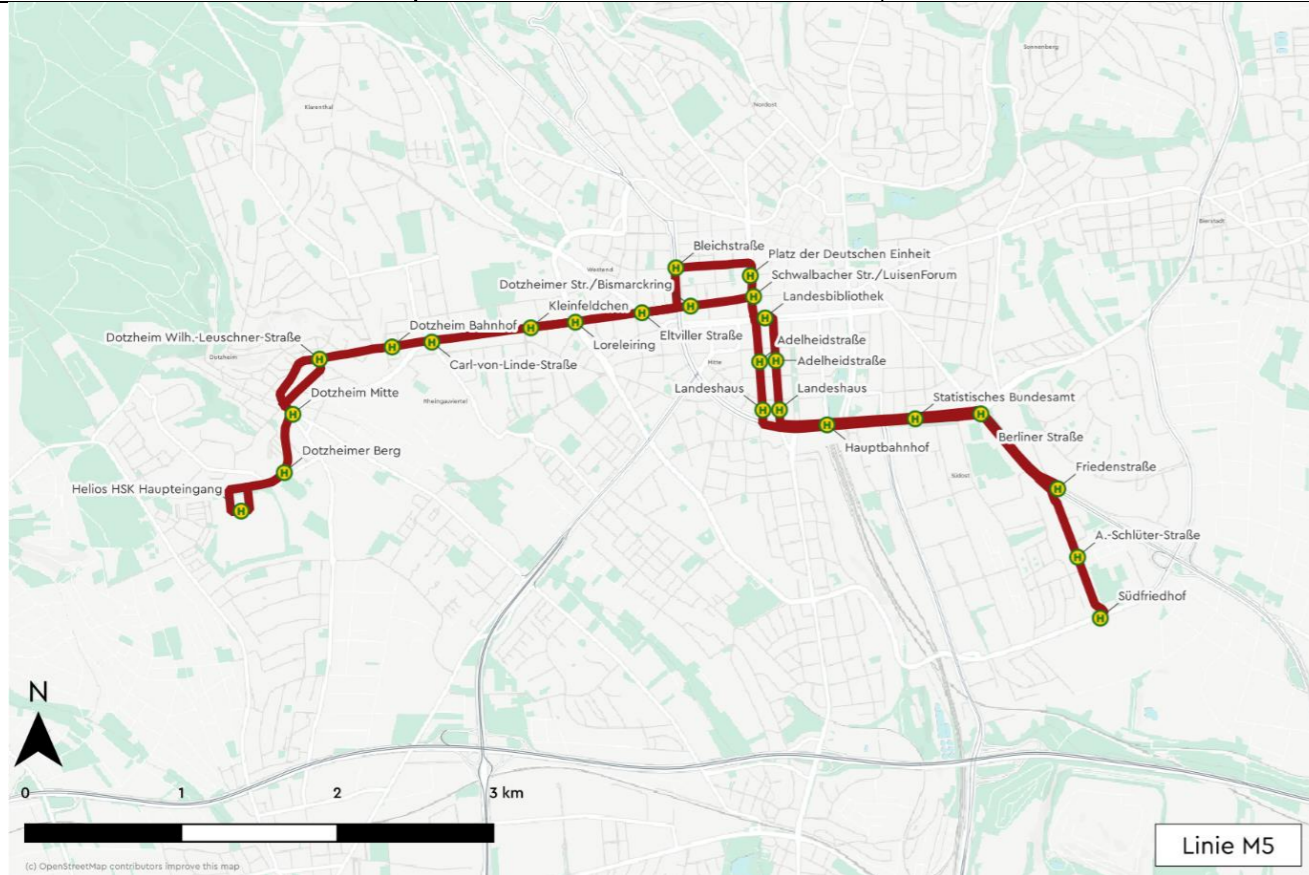
M4 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße <-> Biebrich, Äppelallee-Center

Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	14	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1736	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~610.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Doppelgelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Klarenthal - HSRM - Innenstadt - Hauptbahnhof Verbindung: Innenstadt - Hauptbahnhof - Biebrich - Äppelallee Erschließung: Klarenthal, Westend Erschließung: Biebrich Mitte, Albert-Schweitzer-Allee, Äppelallee Verknüpfung: HSRM --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Biebrich Mitte --> Stadtbus-Tangenten	
festе Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:	Taktverdichtung im Betrieb ohne Doppelgelenkbusse	
Priorisierung:	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße - Biebrich, Äppelallee-Center	Basis



M5 Dotzheim, HSK/Haupteingang <-> Südfriedhof		
Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	9	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1209	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~390.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Dotzheim - Innenstadt - Hauptbahnhof Erschließung: Dotzheim Helios HSK Erschließung: Südost, Südfriedhof Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus, Sprinterbus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Südfriedhof --> Stadtbus-Tangenten	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Dotzheimer Berg	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring; Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:	Verlängerung bei Ostfeld-Realisierung	
Priorisierung:	Dotzheim, Helios HSK - Südfriedhof	Basis

M6 Nordfriedhof <-> Mainz, Münchfeld		
Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	17	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2408	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~870.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	60
Linienfunktion:	Verbindung: Innenstadt - Hauptbahnhof - Wiesbaden-Ost Bf. - MZ-Amöneburg - MZ-Kastel - Mainz Erschließung: Nordost, Mainzer Straße Erschließung: MZ-Kastel, Mainz Münchfeld Verknüpfung: Nordfriedhof --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Velvets Theater --> Stadtbus-Tangenten Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Stadtbus Mainz, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Reduktion des Parkraums in der Kastellstraße Kurzfristiges Entfernen von Falschparkern an der Haltestelle Michelsberg	
Prüfaufträge:	Nachtverkehr unter der Woche	
Priorisierung:	Nordfriedhof - Mainz Münchfeld	Basis



M7 Klarenthal, Anne-Frank-Straße <-> Mainz-Kastel, Bahnhof		
Produktkategorie	Metrobus	
Streckenlänge (km)	12	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1659	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~580.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	15
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: HSRM - Hauptbahnhof - Wiesbaden-Ost Bf. - MZ-Kastel Erschließung: Mainzer Straße, MZ-Kastel Verknüpfung: HSRM --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Wiesbaden-Ost Bf. --> SPNV Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Stadtbus Mainz	
feste Maßnahmen:	-	
flankierende Maßnahmen:	-	
Prüfaufträge:	-	
Priorisierung:	Klarenthal, Anne-Frank-Straße - Hauptbahnhof	mittel
	Hauptbahnhof - MZ-Kastel Bf.	Basis (nur HVZ) mittel (NVZ/SVZ)



9 Schierstein, Bahnhof <-> Mainz Hauptbahnhof		
Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	11	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	904	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~290.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden, Organisation als Gemeinschaftslinie ESWE/MVG	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Schierstein - Biebrich - Wiesbaden-Ost Bf. Verbindung: Biebrich - Wiesbaden-Ost Bf. - MZ-Amöneburg - MZ-Kastel - Mainz Erschließung: Rheingaustraße, Biebrich Mitte Verknüpfung: Schierstein Bf. --> SPNV Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus Verknüpfung: Wiesbaden-Ost Bf. --> SPNV, Metrobus Verknüpfung: MZ-Kastel Brückenkopf --> Metrobus, Stadtbus Mainz Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Stadtbus Mainz, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Schierstein Bf.	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Armenruhstraße	
Prüfaufträge:	Nachtverkehr unter der Woche; Verlängerung bis Mainz-Gonsenheim Wildpark in Abstimmung mit LHM und MVG	
Priorisierung:	Schierstein, Bahnhof - Biebrich, Rheinufer	mittel
	Biebrich, Äppelallee-Center - Biebrich, Rheinufer	Ersatz für Linie 45
	Biebrich, Rheinufer - Mainz Hbf	Basis



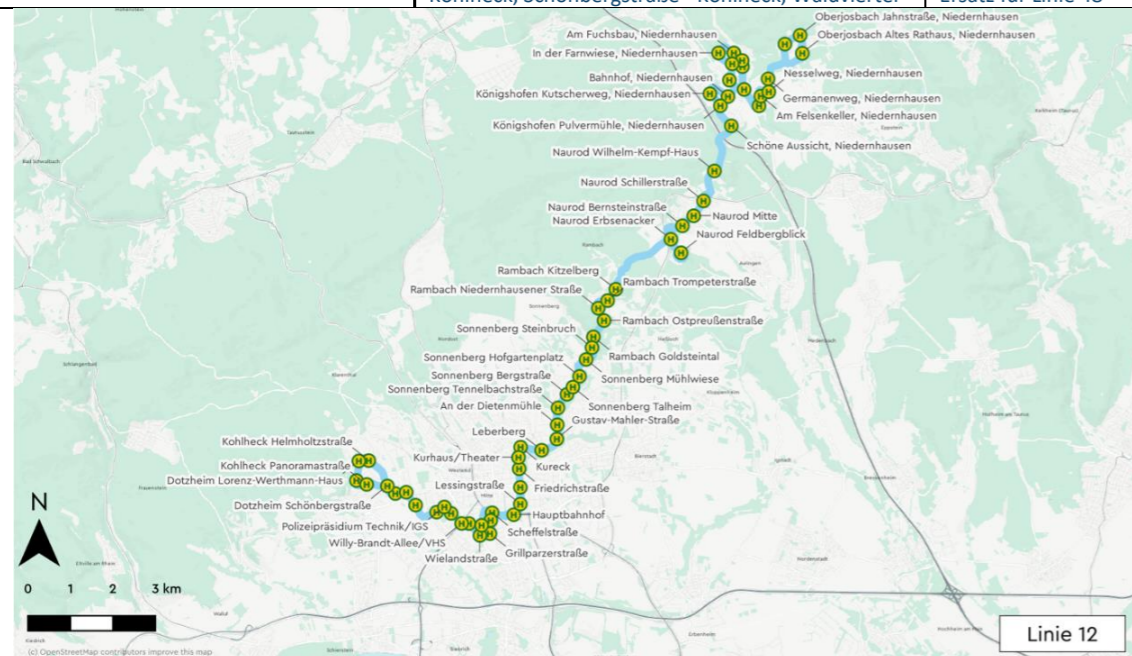
10 Schierstein, Bahnhof <-> Mainz-Kostheim, Winterstraße		
Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	13	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	812	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~280000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Schierstein - Biebrich - Bf. Wiesbaden Ost Verbindung: Biebrich - MZ-Amöneburg - MZ-Kastel - MZ-Kostheim Erschließung: Mainz-Kostheim Verknüpfung: Schierstein Bf., Wiesbaden-Ost, Mainz-Kastel --> SPNV Verknüpfung: Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus	
feste Maßnahmen:	neue Haltestelle: Schierstein Bahnhof Neuordnung Straßenraumaufteilung Anton-Berges-Straße und Dachsbergstraße	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Armenruhstraße; Reduktion des Parkraums auf der Winterstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Schierstein Bf. - Schierstein, Zeilstraße	niedrig
	Dotzheim Bf. - Schierstein, Zeilstraße	Ersatz für Linie 47
	Schierstein, Zeilstraße - MZ-Kostheim, Winterstraße	Basis



11 Nerotal <-> Biebrich, Schiersteiner Brücke		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	13	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1053	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~380.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Nerotal - Innenstadt Verbindung: Hauptbahnhof - Waldstraße - Biebrich Bf. - Äppelallee Erschließung: Nordost/Nerotal, Frankfurter Straße, Waldstraße/Äppelallee Verknüpfung: Biebrich Bf. --> SPNV Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Regional- und Expressbus, Metrobus Verknüpfung: Nerotal --> Nerobergbahn	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Frankfurter Straße Neuordnung Haltestellenbereich Schiersteiner Brücke	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring; Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Webergasse/Burgstraße; Verschärfte Kontrolle des Parkraums im Nerotal; Busbeschleunigung Frankfurter Straße stadteinwärts	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Nerotal - Biebrich, Bf.	Basis
	Biebrich Bf. -Schiersteiner Brücke P+R	Hoch



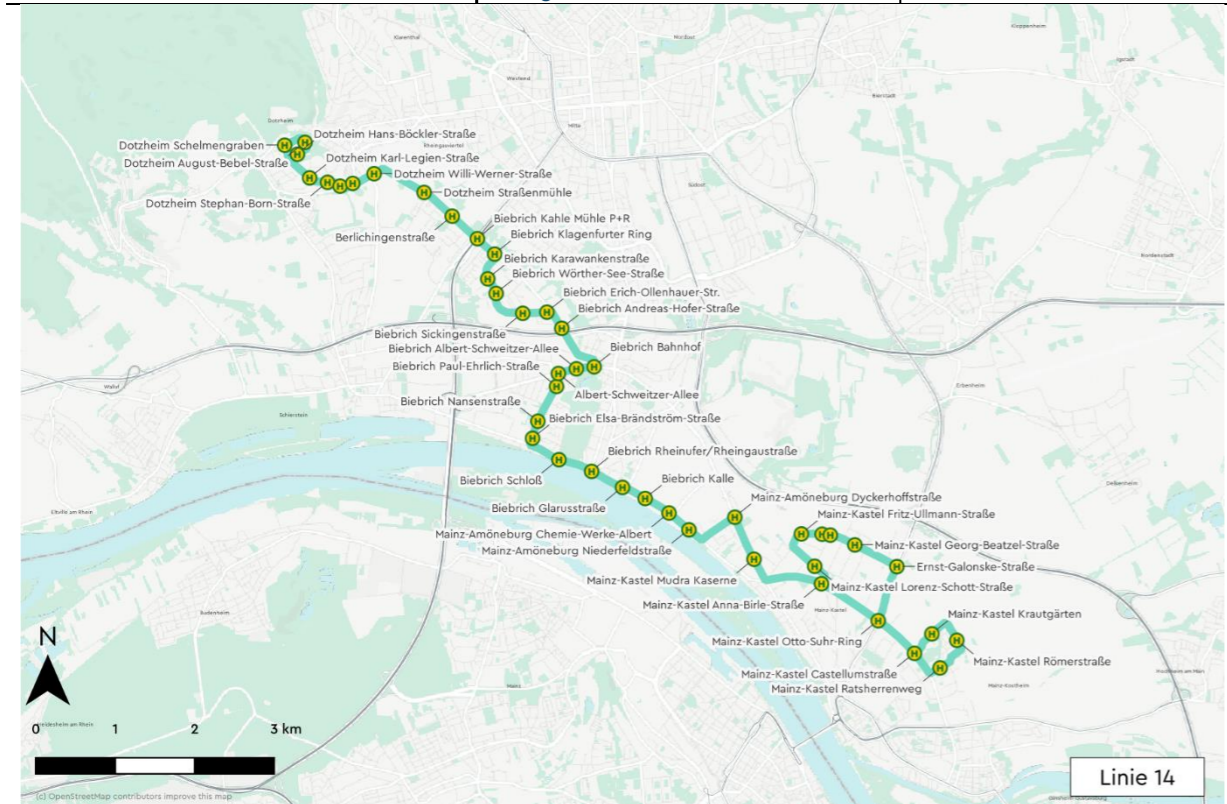
12 Kohlheck, Langendellschlag <> Niedernhausen Bahnhof (<> Oberjosbach, Altes Rathaus)		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	28	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2019	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~720.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr 5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr 5:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr 11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30 60
	SVZ	30 -
	Nacht (Woche)	1 Fahrt -
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt -
Linienfunktion:	Verbindung: Niedernhausen - Rambach - Sonnenberg - Innenstadt - Hbf Verbindung: Hbf - Dichterviertel - Europaviertel - Kohlheck Erschließung: Langendellschlag Erschließung: Europa- und Dichterviertel Erschließung: Niedernhausen, Oberjosbach Verknüpfung: Niedernhausen Bf. --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Dotzheim Bf. --> SPNV	
Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Museumsquartier/RMCC, Lessingstraße, Presberger Straße/JVA, Panoramastraße Einrichtung einer Busschleuse/Modaler Filter im Dichterviertel	
flankierende Maßnahmen:	Neuordnung ruhender Verkehr Sonnenberger/Danziger Straße; Reduktion des Parkraums in der Wielandstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Oberjosbach, Altes Rathaus - Niedernhausen Bf.	mittel
	Niedernhausen Bf. - Sonnenberg, Hofgartenplatz	mittel
	Sonnenberg, Hofgartenplatz - Kohlheck, Schönbergstraße	Basis
	Kohlheck, Schönbergstraße - Kohlheck, Langendellschlag	hoch
	Kohlheck, Schönbergstraße - Kohlheck, Waldviertel	Ersatz für Linie 48



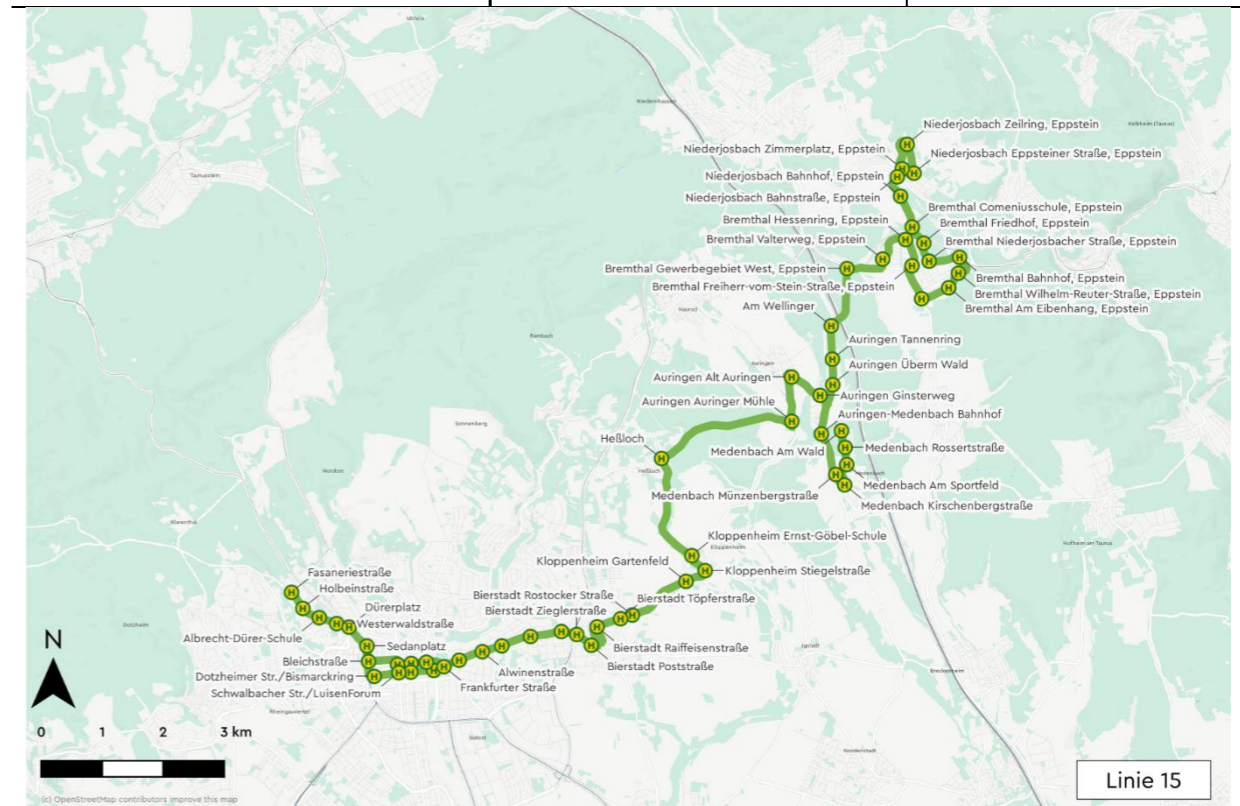
13 Bahnhof <> Schierstein Hafen		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	14	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1122	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~410.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Nordost - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - Künstlerviertel - Sauerland Verbindung: Sauerland - Freudenberg - Schierstein Erschließung: Künstler- und Europaviertel, Sauerland, Freudenberg Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Schiersteiner Str. Bf. --> SPNV Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Glyco/Schierstein Bf. --> SPNV Verknüpfung: Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Römertor, Carlo-Schmid-Straße, Schiersteiner Straße Bf.; Einrichtung Busschleuse/Modaler Filter Norderneyer Straße	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Bahnhof - Schierstein Hafen	Basis



14 Dotzheim, Schelmengraben <> Mainz-Kastel, Krautgärten		
Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	16	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1487	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~530.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Dotzheim - Sauerland - Gräselberg - Biebrich Erschließung: Dotzheim Schelmengraben Erschließung: Gewerbegebiete Amöneburg/Kastel Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Biebrich Bf. --> SPNV Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus	
Maßnahmen:	neue Haltestellen: Dotzheimer Berg, Berlichingenstraße	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Dotzheim, Schelmengraben - MZ-Kastel, Peter-Sander-Str.	Basis
	MZ-Kastel, Peter-Sander-Str. - MZ-Kastel, Krautgärten	hoch



15 Kohlheck, Waldviertel <> Heßloch (<> Medenbach, Am Wald / Niederjosbach, Eppsteiner Straße)		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	26	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1856	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~650.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr 5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr 5:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr 11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30 60
	SVZ	30 -
	Nacht (Woche)	1 Fahrt -
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt -
Linienfunktion:	Verbindung: Bremthal - Auringen - Heßloch - Bierstadt - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - HSRM - Kohlheck Erschließung: Kohlheck, Heßloch, Auringen, Bremthal, Niederjosbach Verknüpfung: Bremthal Bf. --> SPNV Verknüpfung: Bierstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regionalbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Am Wellinger	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße; Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Greifstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Kohlheck, Waldviertel - Bonifatiuskirche	Basis
	Bonifatiuskirche - Heßloch	Basis
	Heßloch - Alt-Auringen	Hoch
	Auringen, Tannenring - Niederjosbach, Eppsteiner Str.	niedrig
	Heßloch - Medenbach, Am Wald	niedrig



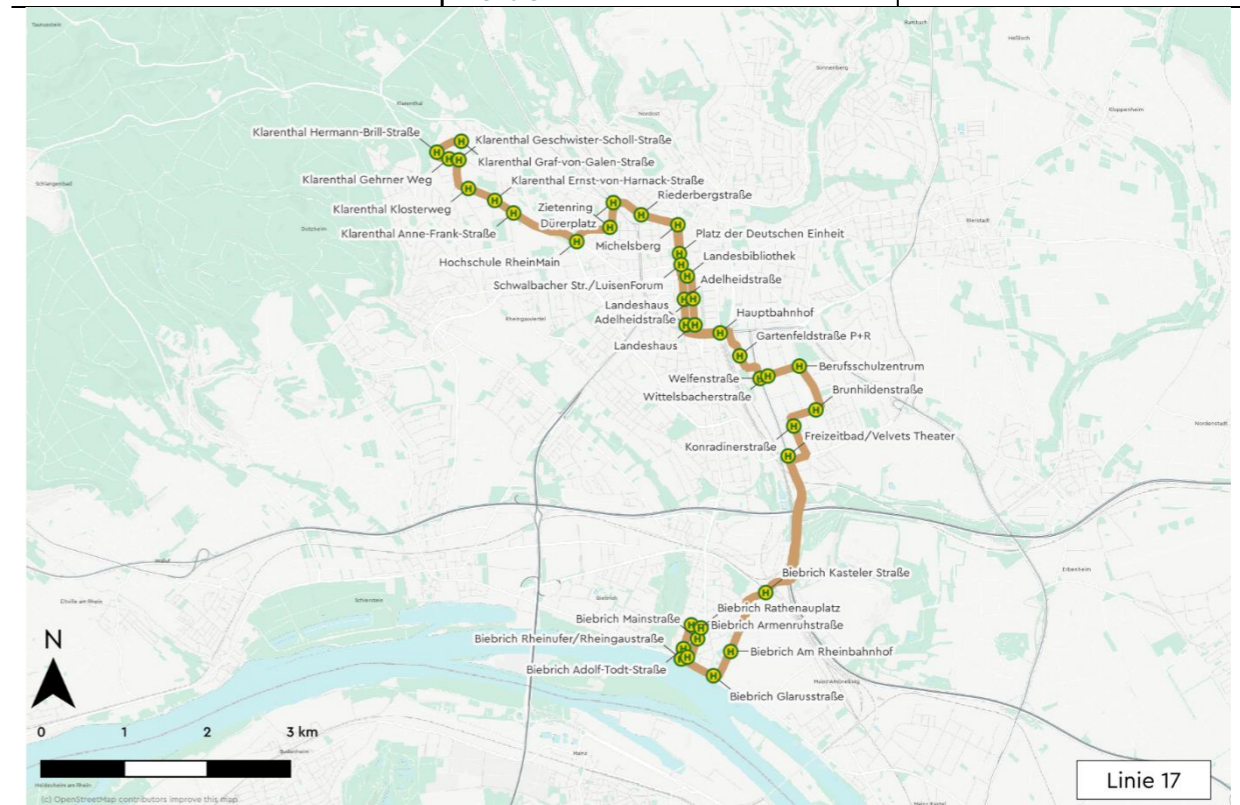
16 Schierstein, Oderstraße <-> Bierstadt, Speierlingstraße

Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	17	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1380	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~510.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Schierstein - Biebrich - Südost - Bierstadt Erschließung: Schierstein, Hagenauer Straße, Äppelallee, Sportpark Rheinhöhe Erschließung: Wolfsfeld Verknüpfung: Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus Verknüpfung: Steinberger Str. Bf. --> SPNV Verknüpfung: Südfriedhof --> Metrobus Verknüpfung: Bierstadt --> Metrobus, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Gabelsbornstraße, Breitenbachstraße, Mühltal, Abraham-Lincoln-Park, Washington-Straße, Schultheißstraße, Speierlingstraße	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Schierstein, Oderstraße - Raiffeisenplatz	Basis
	Raiffeisenplatz - Bierstadt, Speierlingstraße	Hoch



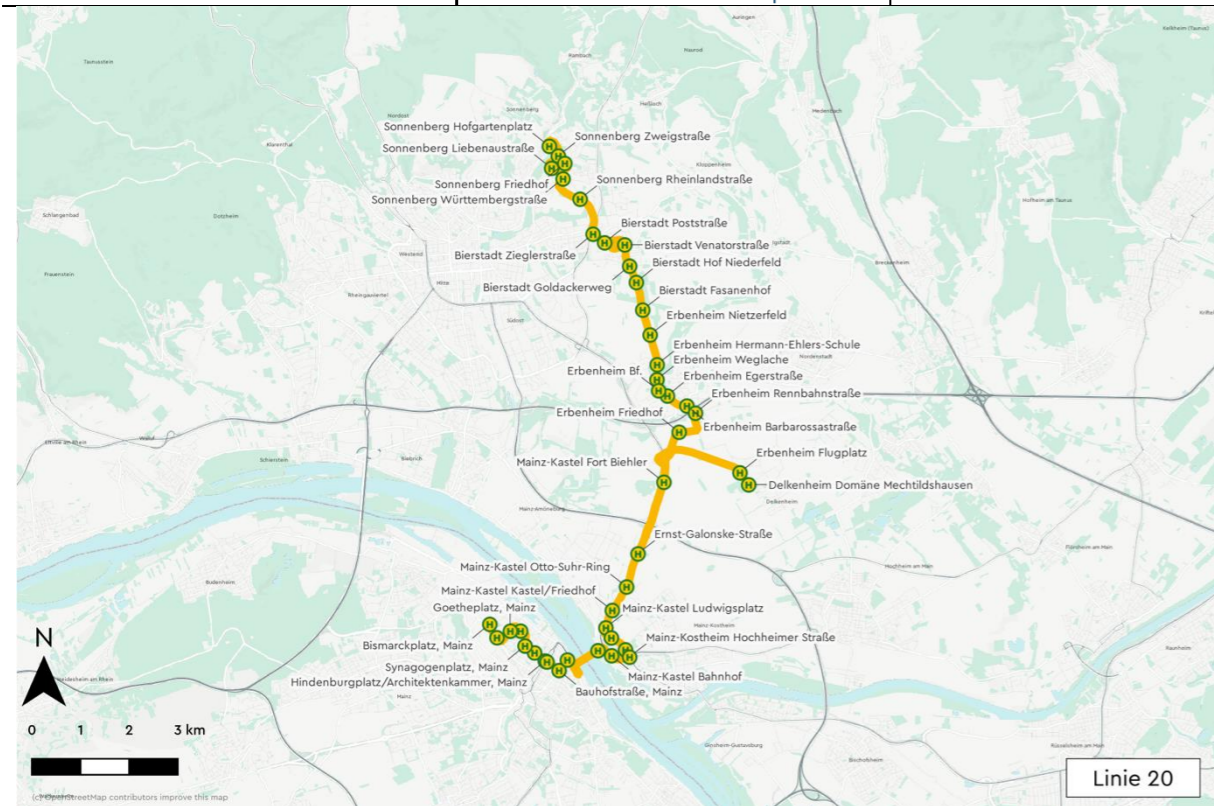
17 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße <-> Biebrich, Rheinufer

Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	14	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1298	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~460.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Klarenthal - HSRM - Dürerplatz/Michelsberg Verbindung: Innenstadt - Hbf - Südost - Biebrich Erschließung: Klarenthal, Südost Verknüpfung: HSRM --> Metrobus, Expressbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Konradinerallee	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Armenruhstraße; Reduktion des Parkraums in der Brunhildenstraße/Weidenbornstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße - Klarenthal, Anne-Frank-Straße	mittel
	Klarenthal, Anne-Frank-Straße - Biebrich, Rheinufer	Basis



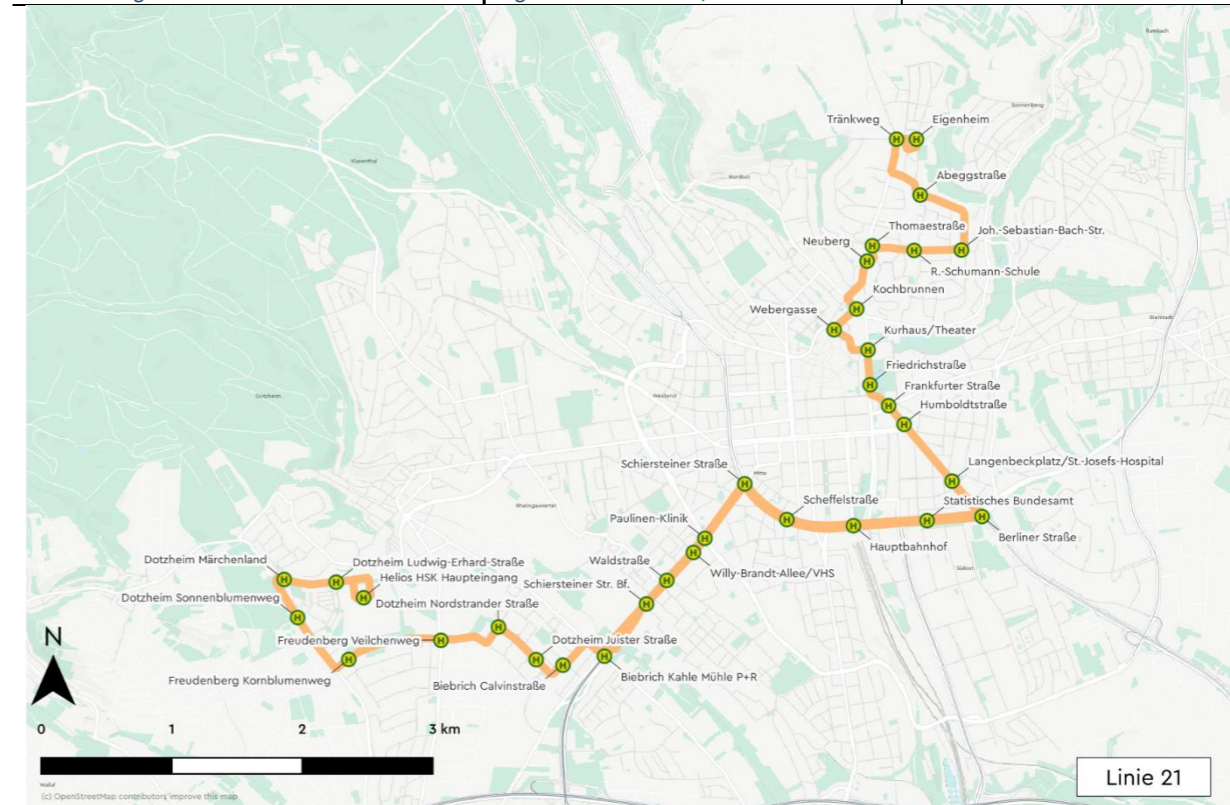
20 Sonnenberg, Hofgartenplatz <-> Mainz Bismarckplatz

Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	20	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1869	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~670.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden, Organisation als Gemeinschaftslinie ESWE/MVG	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Sonnenberg - Bierstadt - Erbenheim - MZ-Kastel Erschließung: Aukamm, Domäne Mechthildshausen, Mainz Verknüpfung: Bierstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Erbenheim Bf. --> SPNV, Metrobus Verknüpfung: Kastel Bf./Brückenkopf --> SPNV, Metrobus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Rheinlandstraße	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Sonnenberg, Hofgartenplatz - Bierstadt Mitte	Hoch
	Bierstadt Mitte - Mainz Bismarckplatz	Basis

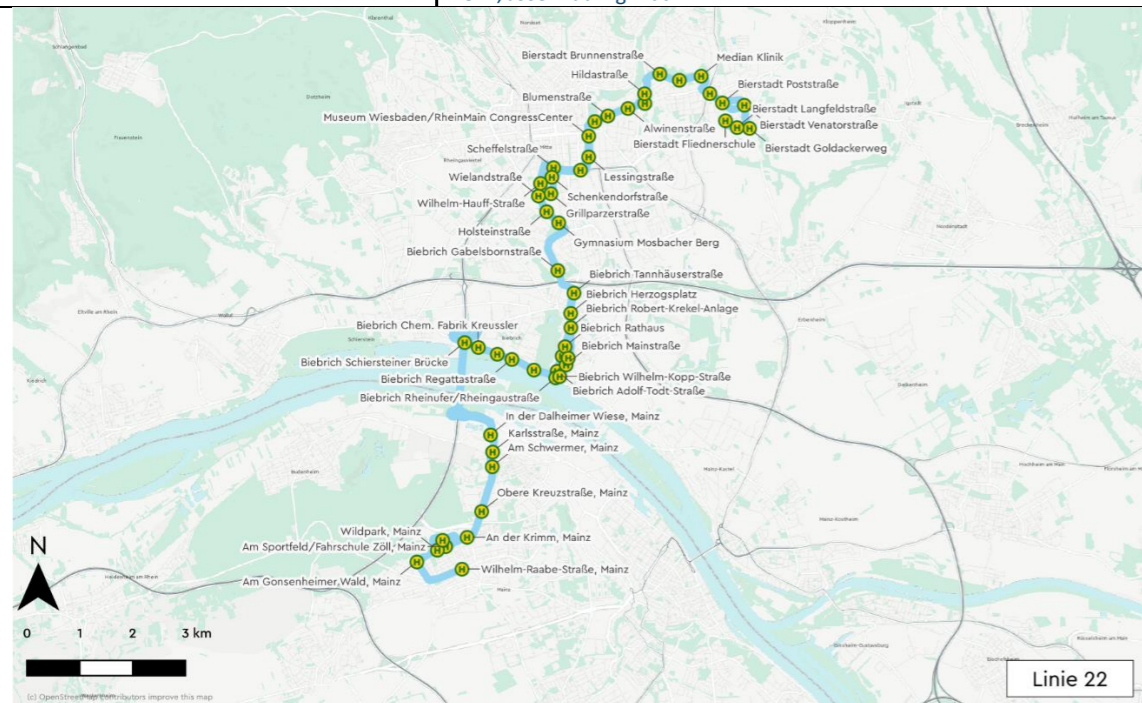


21 Eigenheim <-> Dotzheim, HSK/Haupteingang

Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	13	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	792	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~250.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Hauptbahnhof - Sauerland - Freudenberg - Dotzheim Erschließung: Nordost, Frankfurter Straße Erschließung: Sauerland, Freudenberg-Nord Verknüpfung: Frankfurter Straße --> Metrobus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Schiersteiner Str. Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Frankfurter Straße, Schiersteiner Straße Bf.; Einrichtung Busschleuse/Modaler Filter Norderneyer Straße; Neubau Haltestellenanlage HSK/Haupteingang	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring; Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Webergasse/Burgstraße; Busbeschleunigung Frankfurter Straße stadteinwärts	
Prüfaufträge:		
Priorisierung	Eigenheim - Dotzheim, Helios HSK	Basis



22 Bierstadt, Fliednerschule <> Mainz-Gonsenheim, Josef-Ludwig-Platz		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	21.3	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1320	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~400.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden, Organisation als Gemeinschaftslinie ESWE/MVG	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Dichterviertel - Biebrich - Mainz-Mombach - Mainz-Gonsenheim Erschließung: Bierstadt-Süd, Aukammallee Erschließung: Dichterviertel, Sportpark Rheinhöhe Erschließung: Mainz-Gonsenheim Verknüpfung: Bierstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Steinberger Str. Bf. --> SPNV Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus Verknüpfung: Mainz-Gonsenheim --> Straßenbahn, Stadtbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Gabelsbornstraße, Lessingstraße, Museumsquartier/RMCC, Frankfurter Straße, Brunnenstraße, Dt. Klinik für Diagnostik, Median-Klinik, Langfeldstraße, Fliednerschule Einrichtung einer Busschleuse/Modaler Filter im Dichterviertel	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des Parkraums in der Wielandstraße	
Prüfaufträge:		
Veränderungen im Basisnetz:	Bierstadt, Fliednerschule - MZ-Gonsenheim, Josef-Ludwig-Platz	Basis



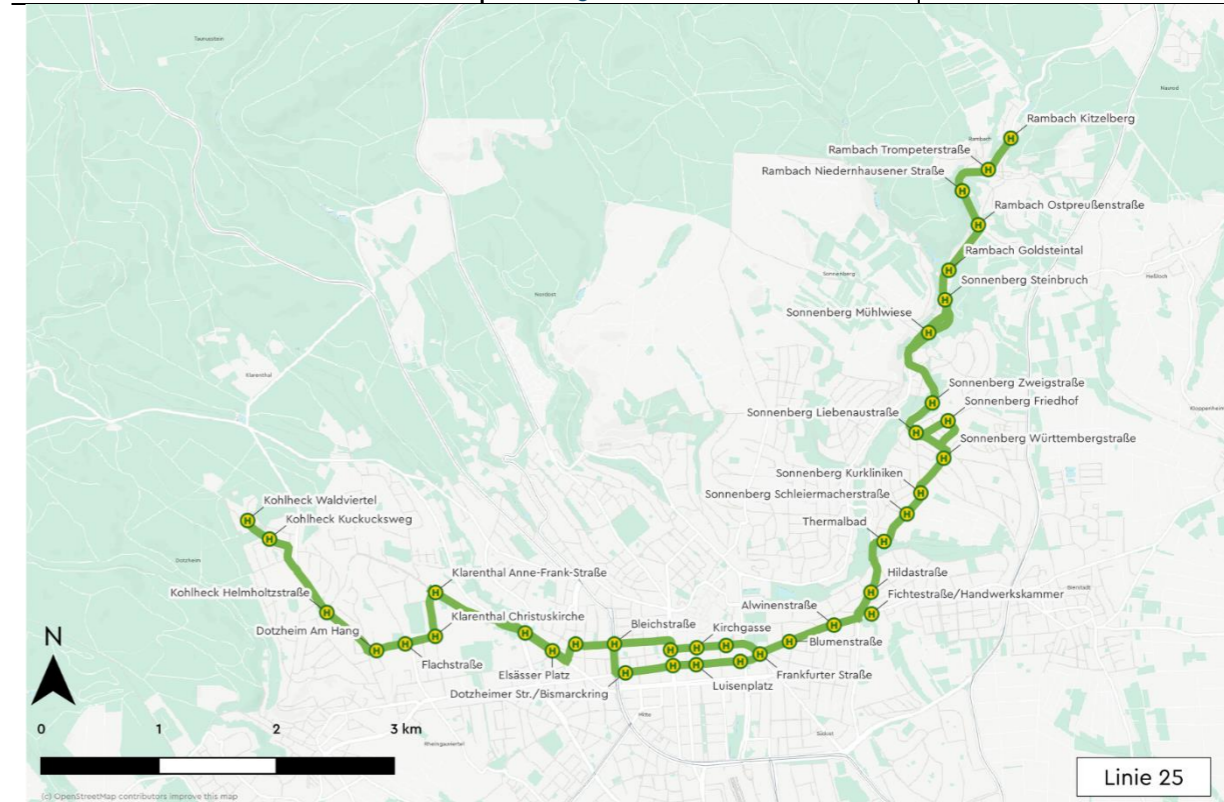
23 Neroberg <> Steinberger Straße Bahnhof		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	10	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	649	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~210.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Neroberg - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - Dichterviertel - Waldstraße Erschließung: Neroberg, Nordost Erschließung: Dichterviertel, Waldstraße, Friedhof Biebrich Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Steinberger Str. Bf. --> SPNV	
festе Maßnahmen:	Zufahrt Neroberg mit Schrankenanlage; Neue Haltestellen: Neroberg, Römertor, Dostojewskistraße, Amöneburger Straße Errichtung einer Busschleuse/Modaler Filter im Dichterviertel	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Freseniusstraße; Reduktion des Parkraums in der Wielandstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Neroberg - Händelstraße	mittel
	Eigenheim - Händelstraße	Ersatz für Linienast zum Neroberg
	Händelstraße - Steinberger Straße Bf.	Basis



24 Tierpark/Fasanerie <-> Biebrich, Äppelallee-Center		
Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	15	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	840	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~290.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadt Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Klarenthal - Kohlheck - Dotzheim Verbindung: Dotzheim - sauerland - Gräselberg - Biebrich - MZ-Amöneburg Erschließung: Klarenthal, Fasanerie Erschließung: Gewerbegebiete MZ-Amöneburg und MZ-Kastel Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung : Biebrich Rheinufer --> Metrobus Verknüpfung: Mudra Kaserne --> Metrobus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Tierpark/Fasanerie - Klarenthal, Graf-von-Galen-Str.	niedrig
	Klarenthal, Graf-von-Galen-Str. - Biebrich, Rheinufer	Basis
	Biebrich, Rheinufer - Biebrich, Äppelallee-Center	hoch

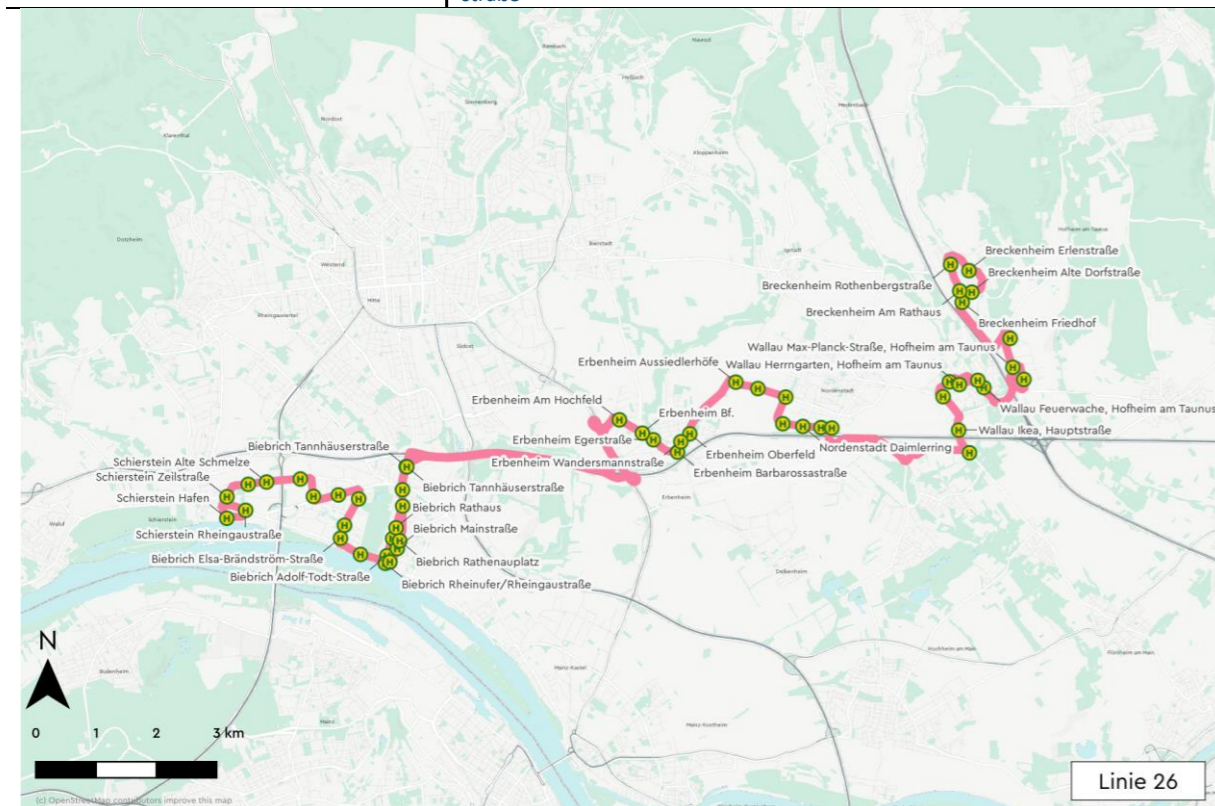


25 Kohlheck, Waldviertel <-> Rambach, Kitzelberg		
Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	10	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	734	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~250.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Rambach - Sonnenberg - Aukamm Verbindung: Aukamm - Innenstadt - HSRM - Kohlheck Erschließung: Lahnstraße, Aukamm, Rambach Verknüpfung: Hofgartenplatz --> Sprinterbus, Quartiersbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: HSRM --> Stadtbus-Tangenten, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Frankfurter Straße	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Kohlheck, Waldviertel – Sonnenberg, Hofgartenplatz	Basis
	Sonnenberg, Hofgartenplatz – Rambach, Kitzelberg	Niedrig



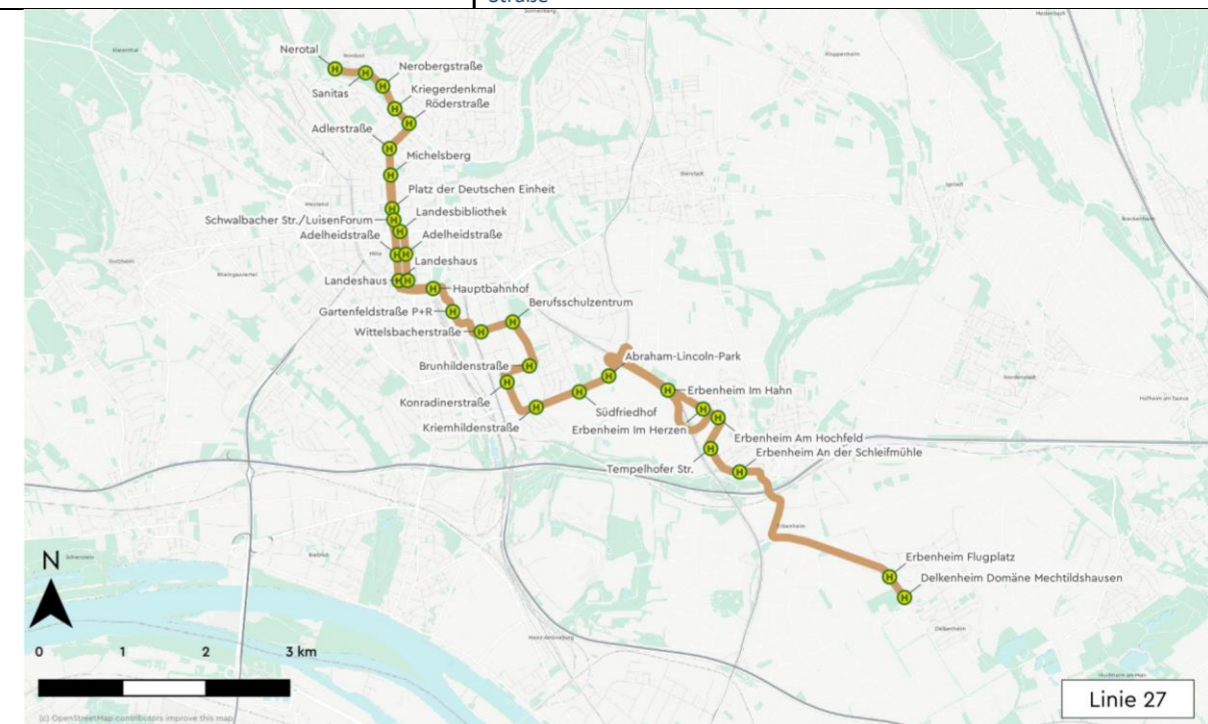
26 Schierstein Hafen <-> Breckenheim, Erlenstraße

Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	27	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1512	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~510.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Biebrich - Erbenheim - Nordenstadt - Wallau - Breckenheim Erschließung: Schierstein, Äppelallee Erschließung: Gewerbegebiet Nordenstadt, Gewerbegebiet Wallau, Breckenheim Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Erbenheim Bf. --> SPNV, Metrobus Verknüpfung: Biebrich Rheinufer --> Metrobus Verknüpfung Schierstein Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle:Wallau/Delkenheim Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Verlängerung nach Langenhain gekoppelt an das Projekt Wallauer Spange möglich Schierstein Hafen - Biebrich, Rheinufer niedrig	
Priorisierung:	Biebrich, Rheinufer - Breckenheim, Erlenstraße mittel	



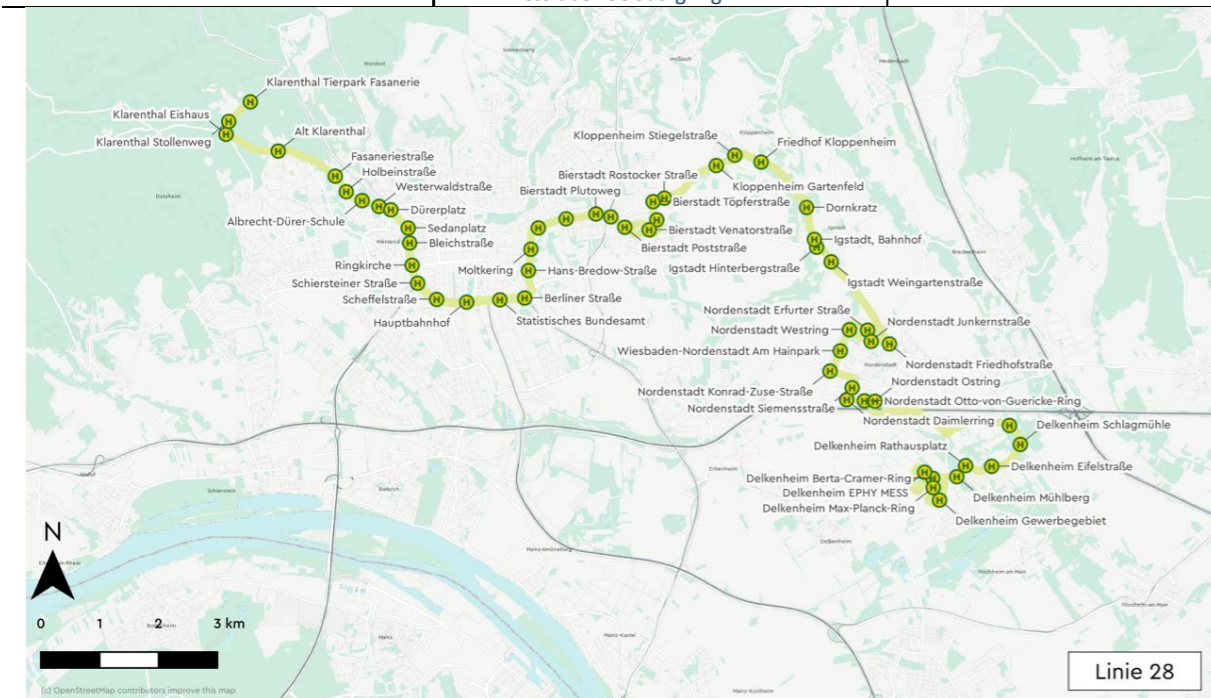
27 Nerotal <-> Domäne Mechthildshausen

Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	14	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	866	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~280.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Nerotal - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - Hauptbahnhof - Südost - Erbenheim - Mechthildshausen Erschließung: Nerotal, Berufsschulzentrum, Erbenheim-Süd, Domäne Mechthildshausen Verknüpfung: Neroberg --> Nerobergbahn Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Zur Schleifmühle, Kreuzberger Ring, Abraham-Lincoln-Park, Konradinerallee	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Verschärfte Kontrolle des Parkraums im Nerotal; Kurzfristiges Entfernen von Falschparkern an der Haltestelle Michelsberg; Reduktion des Parkraums in der Brunhildenstraße/Weidenbornstraße	
Prüfaufträge:	Nerotal - Berufsschulzentrum Basis	
Priorisierung:	Berufsschulzentrum - Domäne Mechthildshausen niedrig	
	Berufsschulzentrum - Erbenheim, Karl-Drebert-Straße Ersatz für Linie 47	



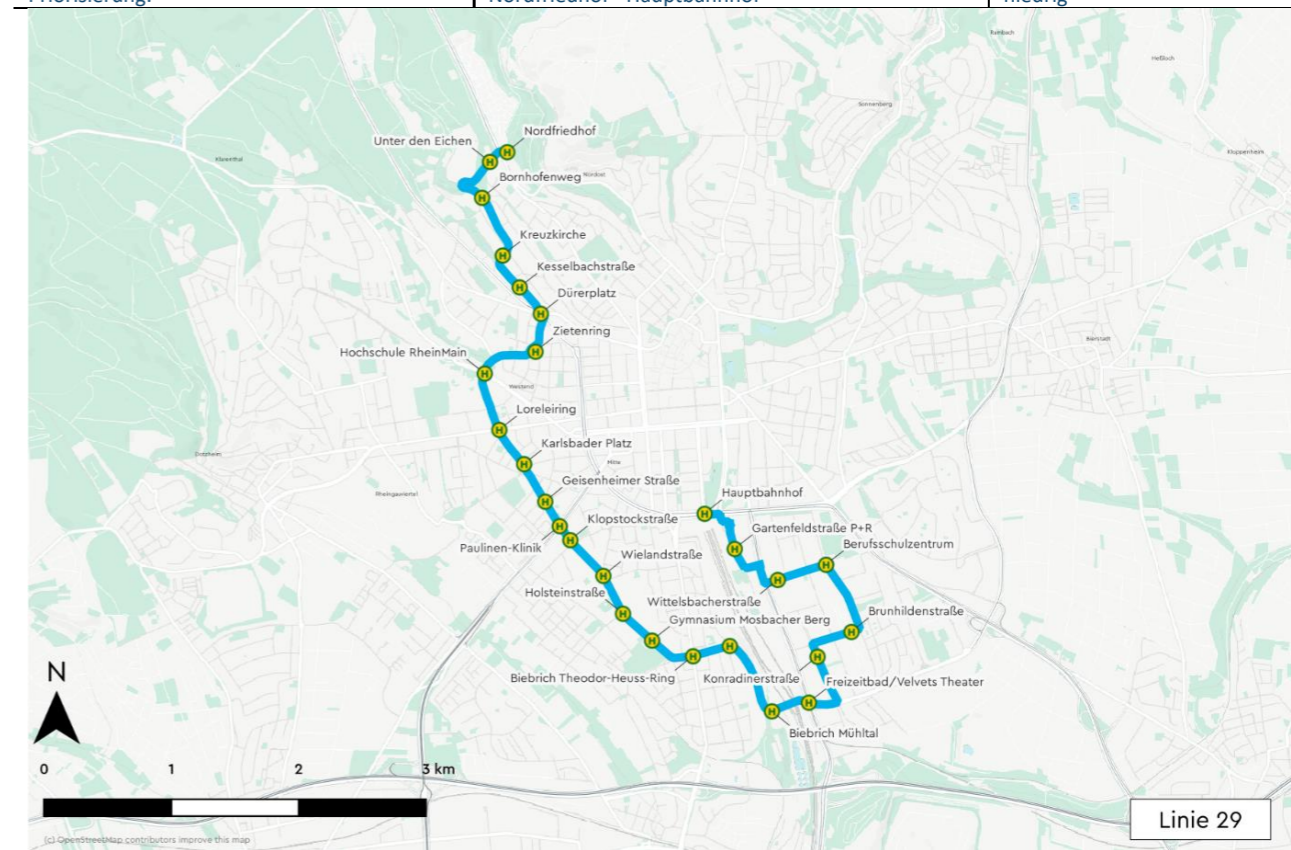
28 Tierpark/Fasanerie <-> Delkenheim, EPHY-Mess

Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1484	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~450.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Kloppenheim - Bierstadt - Hauptbahnhof - Gräselberg Verbindung: Bierstadt - Kloppenheim - Igstadt - Nordenstadt - Delkenheim Erschließung: Gräselberg Erschließung: Kloppenheim, Igstadt, Nordenstadt, Delkenheim-Nord, Delkenheim Max-Planck-Ring Verknüpfung: Dürerplatz -> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hauptbahnhof -> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bierstadt Zieglerstraße -> Regionalbus, Metrobus Verknüpfung: Igstadt Bf. -> SPNV Verknüpfung: Nordenstadt Konrad-Zuse-Straße -> Metrobus Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. -> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wallau/Delkenheim Bf., Igstadt Bf., Dornkratz, Friedhof Kloppenheim, Moltkering, Schiersteiner Straße Bf.; Einführung Busschleusensystem in der Stiegelstraße	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Gräselberg, Faaker Straße - Nordenstadt, Am Hainpark	Basis
	Nordenstadt, Am Hainpark - Delkenheim, EPHY-Mess über Stolberger Straße	Basis
	Nordenstadt, Am Hainpark - Delkenheim, EPHY-Mess über Geisberg Ring	Wallauer Spange OF

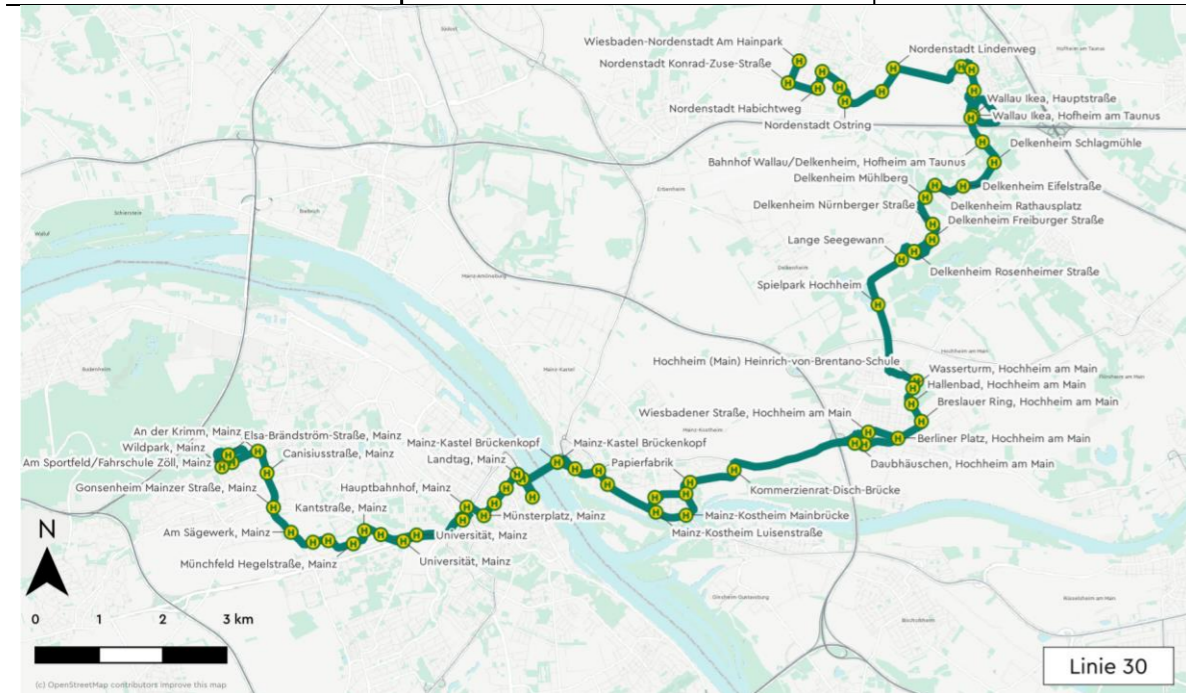


29 Hauptbahnhof <-> Nordfriedhof

Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	10	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	599	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~190.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Nordfriedhof - HSRM - 2. Ring Verbindung: 2. Ring - Südost - Hauptbahnhof Erschließung: Schützenstraße, Zietenring, 2. Ring Erschließung: Südost, Berufsschulzentrum Verknüpfung: Nordfriedhof -> Metrobus, Quartiersbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: HSRM, Loreleiring -> Metrobus, Sprinterbus Verknüpfung: Paulinenklinik -> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Theodor-Heuss-Ring, Velvets Theater -> Metrobus Verknüpfung: Hauptbahnhof -> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Konradinallee, Mühlal, Breitenbachstraße	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des Parkraums in der Brunhildenstraße/Weidenbornstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Nordfriedhof - Hauptbahnhof	niedrig



30 Nordenstadt, Am Hainpark <-> Mainz-Gonsenheim, Wildpark		
Produktkategorie	Stadtbus - Tangentialnetz	
Streckenlänge (km)	27	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1652	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~560.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden, Organisation als Gemeinschaftslinie ESWE/MVG	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: MZ-Kostheim - Hochheim - Delkenheim - Wallau - Nordenstadt Erschließung: MZ-Kostheim, Hochheim, Delkenheim, Wallau, Nordenstadt Verknüpfung: Nordenstadt Konrad-Zuse-Straße --> Metrobus, ODV Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hochheim --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Mainz-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus, Stadtbus Mainz Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Stadtbus Mainz, Regionalbus Verknüpfung: MZ-Gonsenheim Mainzer Straße/Gonsberg Campus --> Sprinterbus, Stadtbus Mainz, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Margarethenstraße, Münchhofstraße, Papierfabrik, Kommerzienrat-Disch-Brücke, Spielpark Hochheim, Lange Seegewann, Wallau/Delkenheim Bf., Geisbergweg, Ostring	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des Parkraums auf dem Hessenring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	MZ-Gonsenheim, Wildpark - MZ-Kastel Bf.	hoch
	MZ-Kastel Bf. - Delkenheim, Lange Seegewann	hoch
	Delkenheim, Lange Seegewann - Nordenstadt, Am Hainpark über Wallau/Delkenheim Bf.	hoch
	Delkenheim, Lange Seegewann - Nordenstadt, Am Hainpark über Hauptwache	Wallauer Spange OF

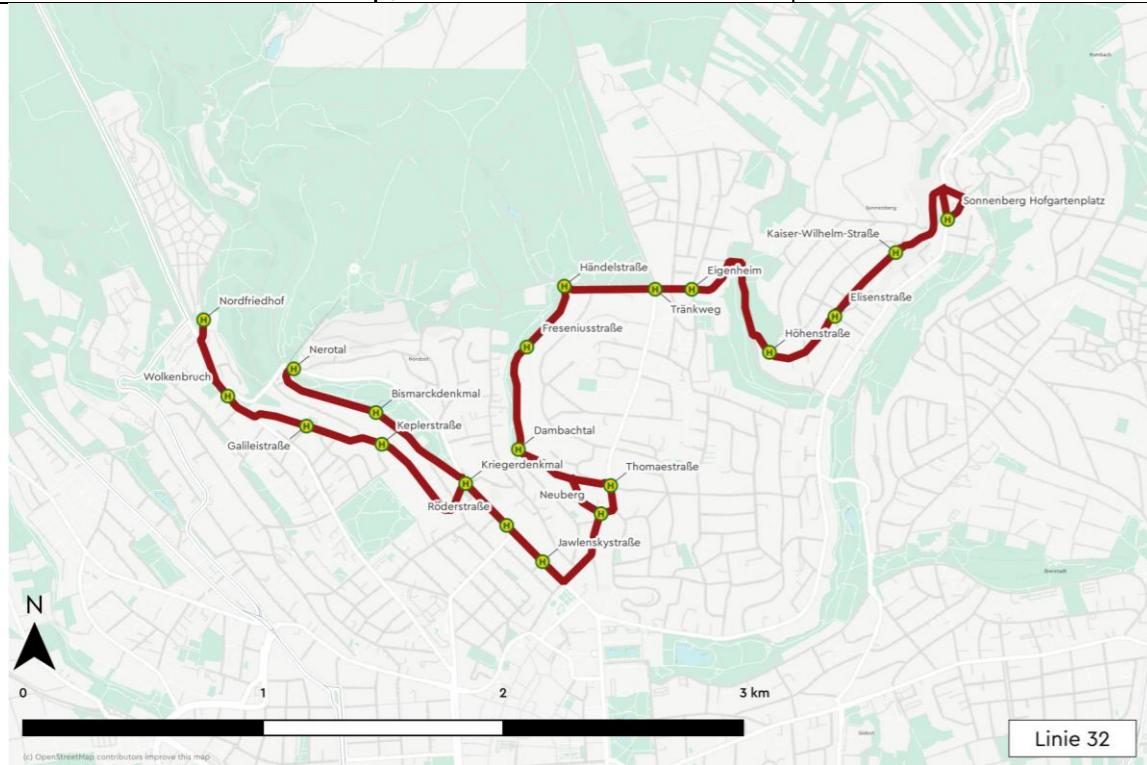


31 Kohlheck, Polizeihochschule <-> Nordfriedhof		
Produktkategorie	Quartiersbus	
Streckenlänge (km)	9	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	549	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~160.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Kleinbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Erschließung: Kohlheck, Klarenthal, Lahnstraße, Riederbergstraße Verknüpfung: Klarenthal, Anne-Frank-Straße --> Metrobus, Sprinterbus, Expressbus Verknüpfung: Alt-Klarenthal --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Dürerplatz --> Sprinterbus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Nordfriedhof --> Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Grünewaldstraße, Bachmayerstraße	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Bedienung im Bedarfsverkehr als Korridor-Betrieb	
Priorisierung:	Kohlheck, Polizeihochschule - Nordfriedhof	niedrig



32 Sonnenberg, Hofgartenplatz <-> Nordfriedhof

Produktkategorie	Quartiersbus	
Streckenlänge (km)	8	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	510	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~160.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Kleinbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Erschließung: Nerotal, Nordost, Sonnenberg-West Verknüpfung: Nordfriedhof --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hofgartenplatz --> Stadtbus, Sprinterbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Galileiplatz, Keplerstraße, Bismarckdenkmal, Höhenstraße, Elisenstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Freseniusstraße	
Prüfaufträge:	Bedienung im Bedarfsverkehr als Korridor-Betrieb	
Priorisierung:	Nordfriedhof – Sonneberg, Hofgartenplatz	niedrig



33 Sonnenberg, Hofgartenplatz <-> Bierstadt, Am Heiligenstock

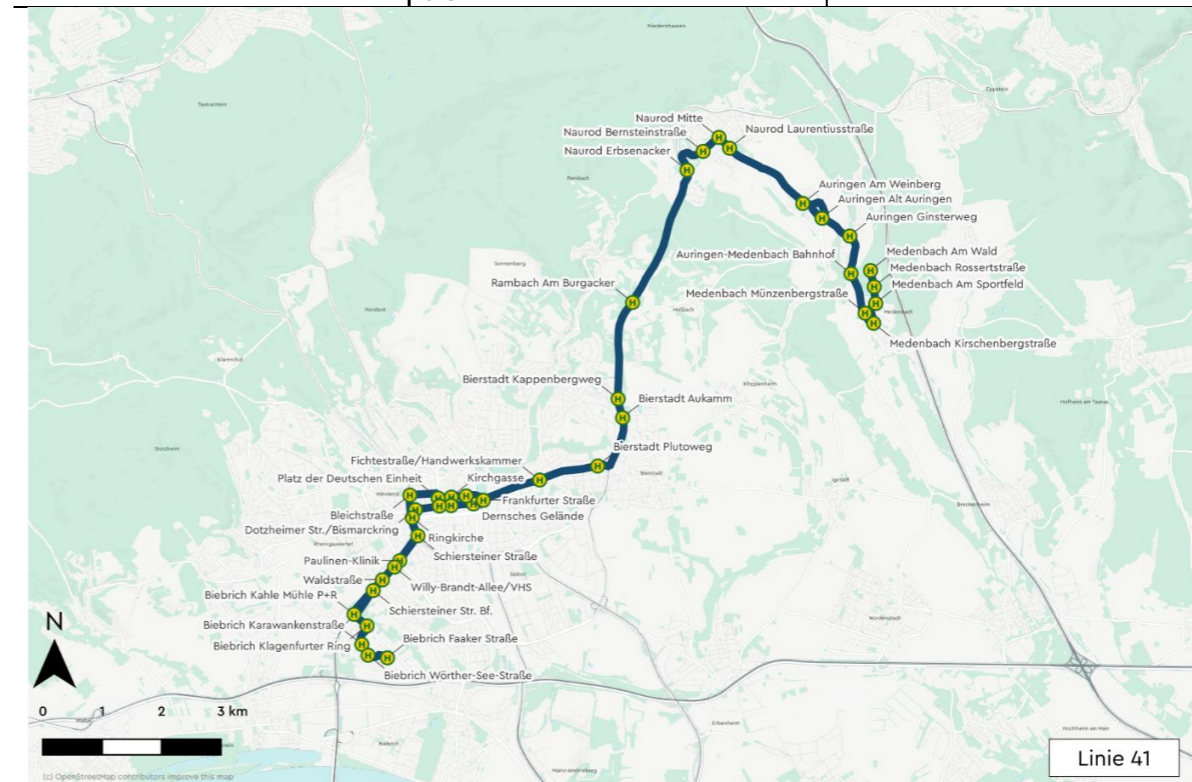
Produktkategorie	Quartiersbus	
Streckenlänge (km)	9	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	454	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~150.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Kleinbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Erschließung: Aukamm, Bierstadt-Nord, Bierstadt-Süd Verknüpfung: Hofgartenplatz --> Stadt- und Sprinterbus Verknüpfung: Aukamm --> Sprinterbus, Regionalbus Verknüpfung: Bierstadt Mitte --> Metrobus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Am Birnbaum, Haideweg, Liebstöckelweg, Ingwerweg, Bayernstraße, Speierlingstraße, Langfeldstraße, Fliednerschule, Käthe-Kollwitz-Straße, Schultheißstraße, Neptunstraße, Am Heiligenstock	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Bedienung im Bedarfsverkehr als Korridor-Betrieb	
Priorisierung:	Sonnenberg, Hofgartenplatz - Bierstadt, Am Heiligenstock	niedrig



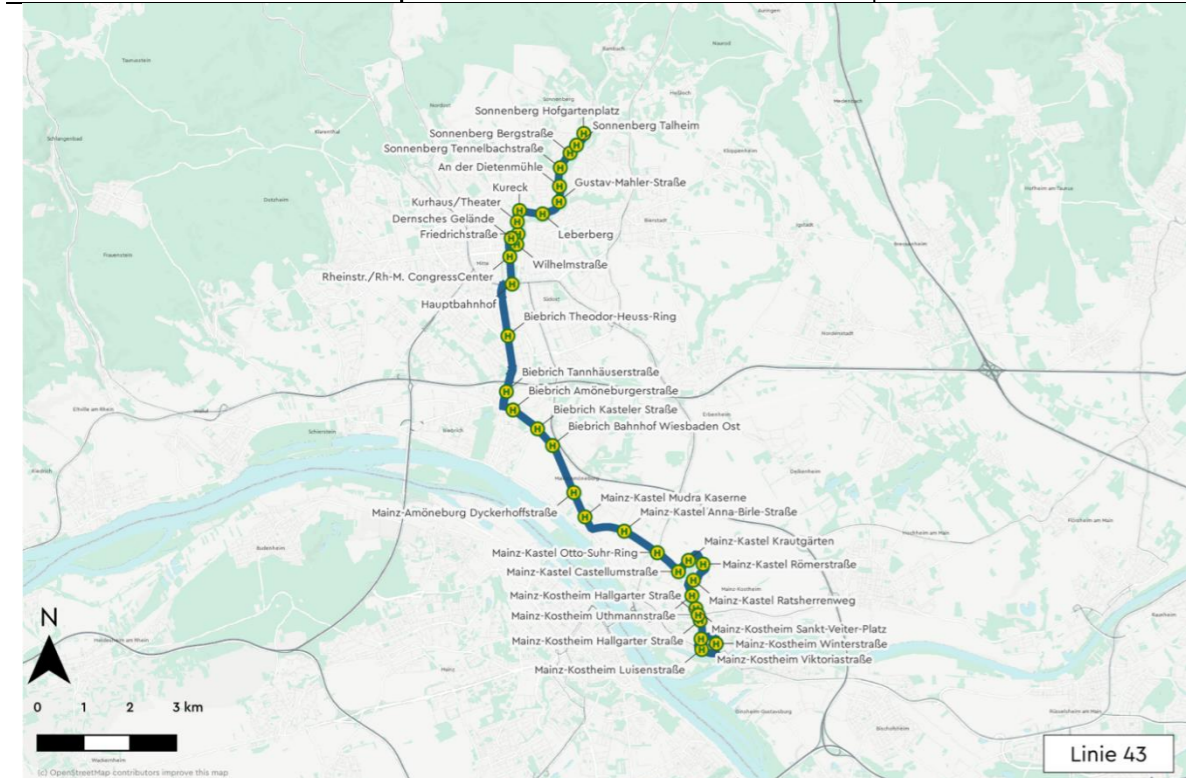
34 Hauptbahnhof <-> Mainz-Amöneburg, Unterer Zwerchweg		
Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	5	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	126	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~25.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 17:30 Uhr
	Samstag	5:30 - 14:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	
Taktung:	HVZ/NVZ	unregelmäßig
	SVZ	
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Besonderheiten:	Fahrtenangebot abhängig von Arbeits- und Schichtzeiten der Unternehmen im Gewerbegebiet Unterer Zwerchweg	
Linienfunktion:	Erschließung: Gewerbegebiet Unterer Zwerchweg Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Velvets Theater --> Metrobus, Stadtbus-Tangenten	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Linienenerweiterung als Bedarfsverkehrskorridor in Richtung MZ-Kastel	
Priorisierung:	Hauptbahnhof - MZ-Amöneburg, Unterer Zwerchweg	Basis



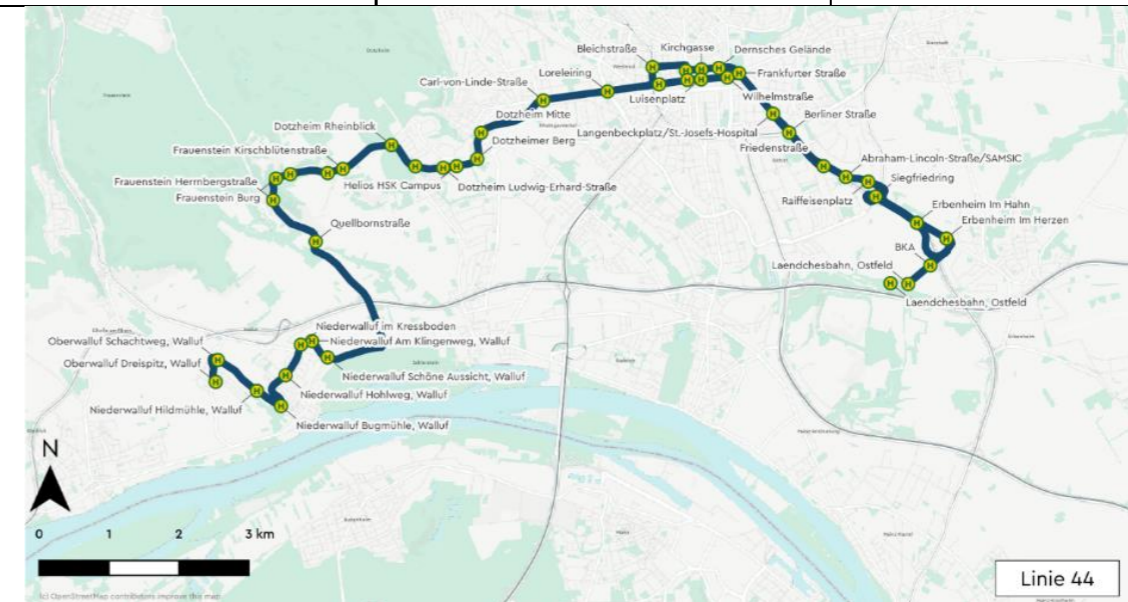
41 Gräselberg, Faaker Straße <-> Medenbach, Am Wald		
Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	19	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1575	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~570.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Innenstadt - Gräselberg Verbindung: Innenstadt - Bierstadt - Naurod - Auringen - Medenbach Erschließung: Gräselberg Erschließung: Naurod, Auringen, Medenbach Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Schiersteiner Str. Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Naurod Mitte --> Regionalbus, ODV Verknüpfung: Auringen/Medenbach Bf. --> SPNV, ODV	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Frankfurter Straße, Schiersteiner Straße Bf.	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße; Reduktion des Parkraums auf der Auringer Straße; Reduktion des Parkraums auf der Oberbergstraße	
Prüfaufträge:	Nachtverkehrsangebot am Wochenende	
Priorisierung:	Gräselberg, Faaker Straße - Bonifatiuskirche	Basis



43 Sonneberg, Hofgartenplatz – Mainz-Kostenheim, Winterstraße		
Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	17	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1366	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~510.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Sonnenberg - Innenstadt - Hauptbahnhof - Wiesbaden-Ost Bf. Verbindung: Innenstadt - Hauptbahnhof - Wiesbaden-Ost Bf. - MZ-Kastel - MZ-Kostheim Erschließung: MZ-Kastel Otto-Suhr-Ring/Krautgärten, MZ-Kostheim Verknüpfung: Hofgartenplatz --> Stadtbus, Quartiersbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Wiesbaden-Ost Bf. --> SPNV, Metrobus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Amöneburger Straße	
flankierende Maßnahmen:	Neuordnung ruhender Verkehr Sonnenberger/Danziger Straße; Reduktion des Parkraums auf der Winterstraße	
Prüfaufträge:	Verlängerung nach Ginsheim über Gustavsburg; Nachtverkehr unter der Woche	
Priorisierung:	Niedernhausen Bahnhof – Sonnenberg, Hofgartenplatz	Ersatz für Linie 12
	Sonnenberg, Hofgartenplatz - MZ-Kostheim, Winterstraße	Basis

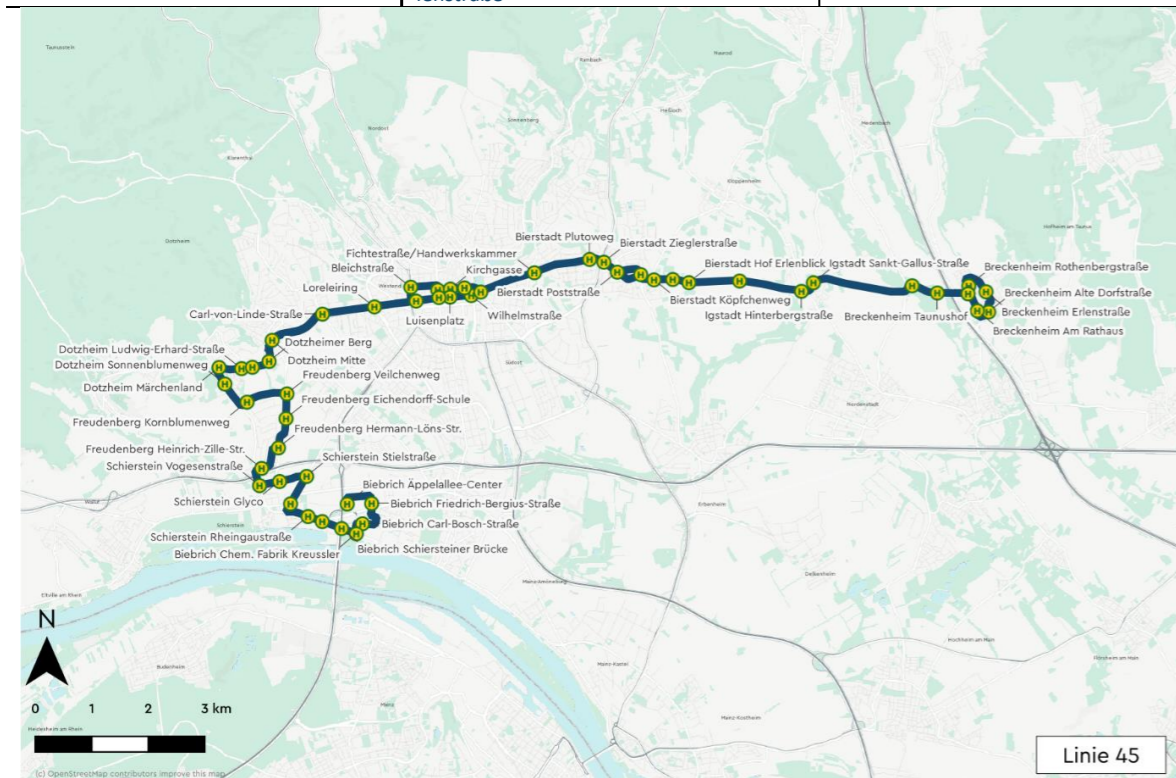


44 (Oberwalluf, Dreispitz <=>) Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Str. <=> Erbenheim-West (BKA) Bf.		
Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	18	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1308	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~460.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr 4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr 4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr 6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60 30
	SVZ	- 30
	Nacht (Woche)	- 1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	- 1 Fahrt
Besonderheiten:	Abschnitt Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße - Oberwalluf wird nur stündlich in der HVZ/NVZ bedient	
Linienfunktion:	Verbindung: Walluf - Frauenstein - Dotzheim - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - BKA Erschließung: Oberwalluf, Niederwalluf, Frauenstein Erschließung: BKA-Standort Erbenheim West Verknüpfung: Niederwalluf --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Erbenheim-West (BKA) Bf. --> SPNV	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Dotzheimer Berg, Frankfurter Straße, Bundeskriminalamt, Erbenheim West (BKA) Bf.	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße; Busbeschleunigung Frankfurter Straße stadteinwärts	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Oberwalluf, Dreispitz - Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße	mittel
	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße - Raiffeisenplatz über Abraham-Lincoln-Straße	Basis
	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße - Raiffeisenplatz über New-York-Straße	Ersatz für 230/290
	Raiffeisenplatz - Erbenheim-West (BKA) Bf.	Basis



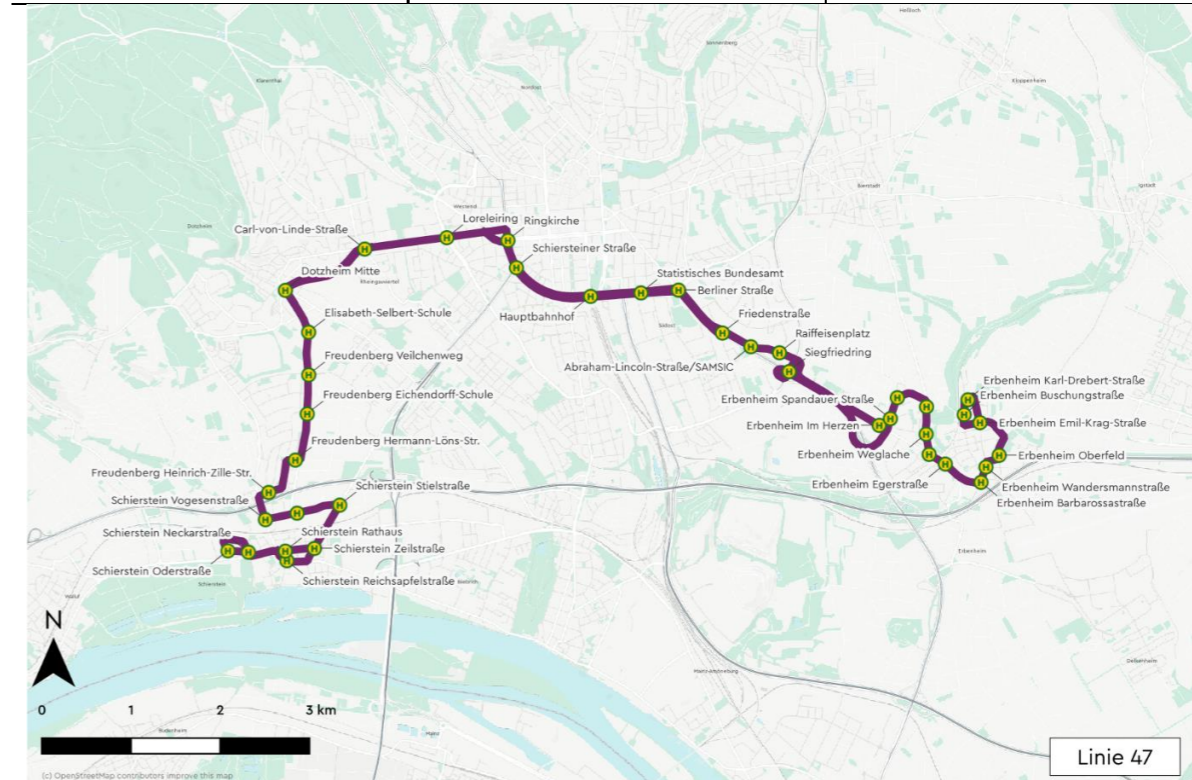
45 Biebrich, Äppelallee-Center <-> Breckenheim, Erlenstraße

Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	22	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1949	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~680.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Äppelallee - Schierstein - Freudenberg Verbindung: Freudenberg - Dotzheim - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - Bierstadt - Igstadt - Breckenheim Erschließung: Äppelallee-Center, Freudenberg Erschließung: Igstadt, Breckenheim Verknüpfung: Schierstein Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bierstadt Mitte --> Metrobus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Biebrich, Äppelallee-Center - Schierstein, Zeilstraße	niedrig
	Schierstein Hafen - Schierstein, Zeilstraße	Ersatz für Linie 26
	Schierstein, Zeilstraße - Breckenheim, Erlenstraße	Basis



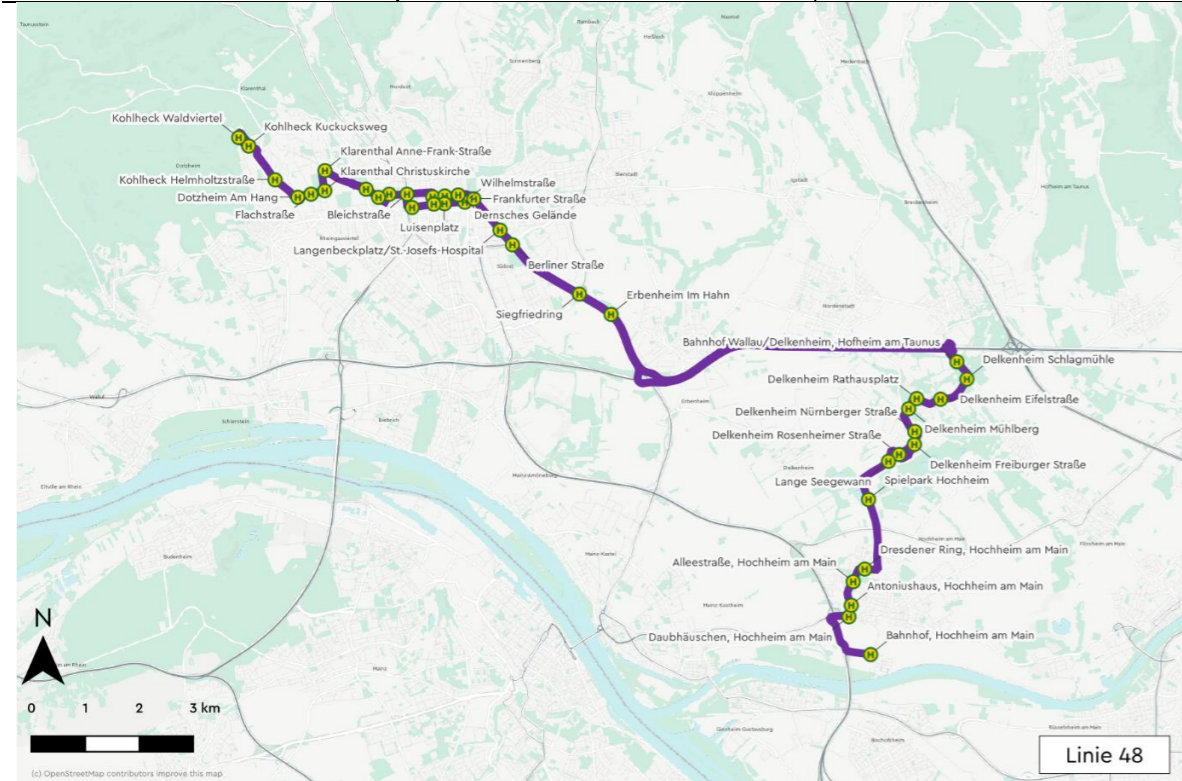
47 Schierstein, Oderstraße <-> Erbenheim, Karl-Drebert-Straße

Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	18	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1106	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~360.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Linienfunktion:	Verbindung: Schierstein - Freudenberg Verbindung: Freudenberg - Dotzheim - Hauptbahnhof - Erbenheim Erschließung: Schierstein, Freudenberg Erschließung: Erbenheim Verknüpfung: Schierstein Zeilstraße --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Erbenheim Bf. --> SPNV, Metrobus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Dotzheimer Berg	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring	
Prüfaufträge:	Betrieb in der SVZ	
Priorisierung:	Schierstein, Oderstraße - Erbenheim, Karl-Drebert-Straße	niedrig



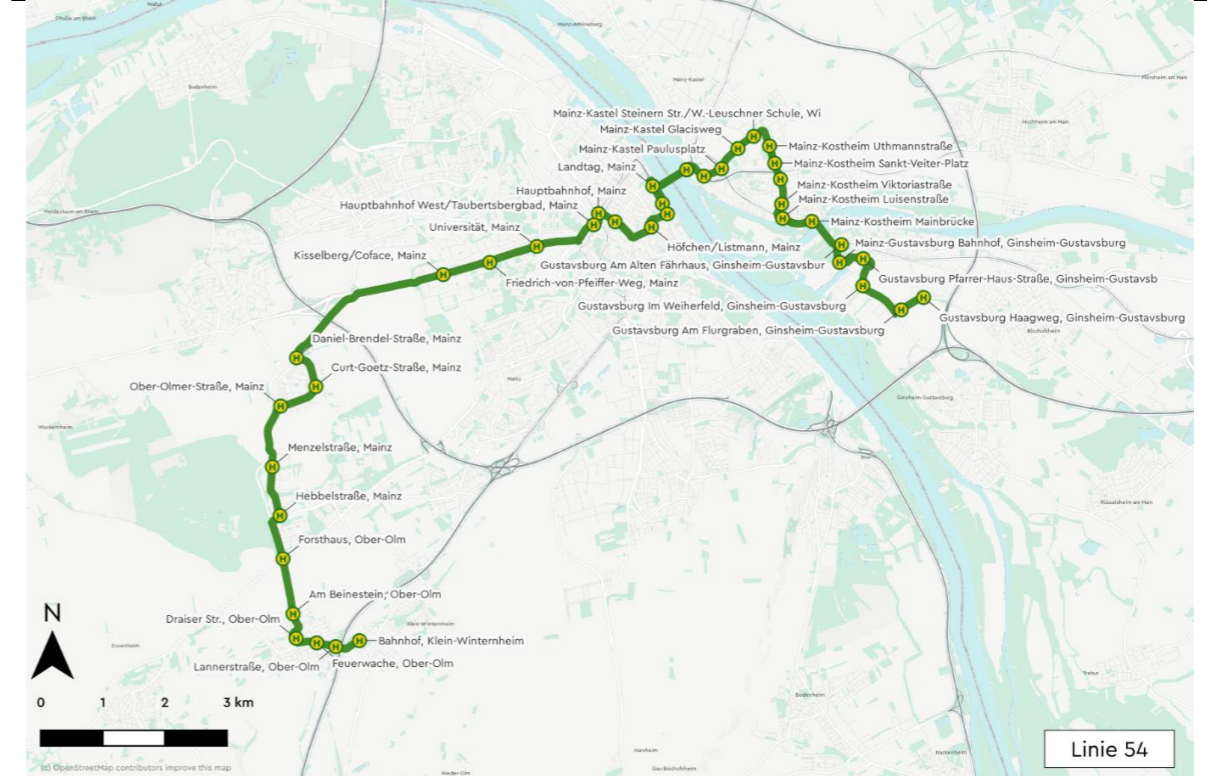
48 Kohlheck, Waldviertel <-> Hochheim am Main, Bahnhof

Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	26	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2054	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~720.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	1 Fahrt
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt
Linienfunktion:	Verbindung: Kohlheck - HSRM - Innenstadt Verbindung: Innenstadt - Delkenheim - Hochheim Erschließung: Kohlheck, Klarenthal Erschließung: Delkenheim, Hochheim Verknüpfung: HSRM --> Metrobus, Stadtbus-Tangenten, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Hochheim Bf. --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wallau/Delkenheim Bf., Lange Seegewann, Spielpark Hochheim	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße, Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Greifstraße; Busbeschleunigung Frankfurter Straße stadteinwärts	
Prüfauftrag:		
Priorisierung:	Kohlheck, Waldviertel – Wallau/Delkenheim Bf.	Hoch
	Wallau/Delkenheim Bf. - Hochheim am Main Bf.	Basis



54 Klein-Winternheim, Bahnhof <-> Gustavsburg, Haagweg

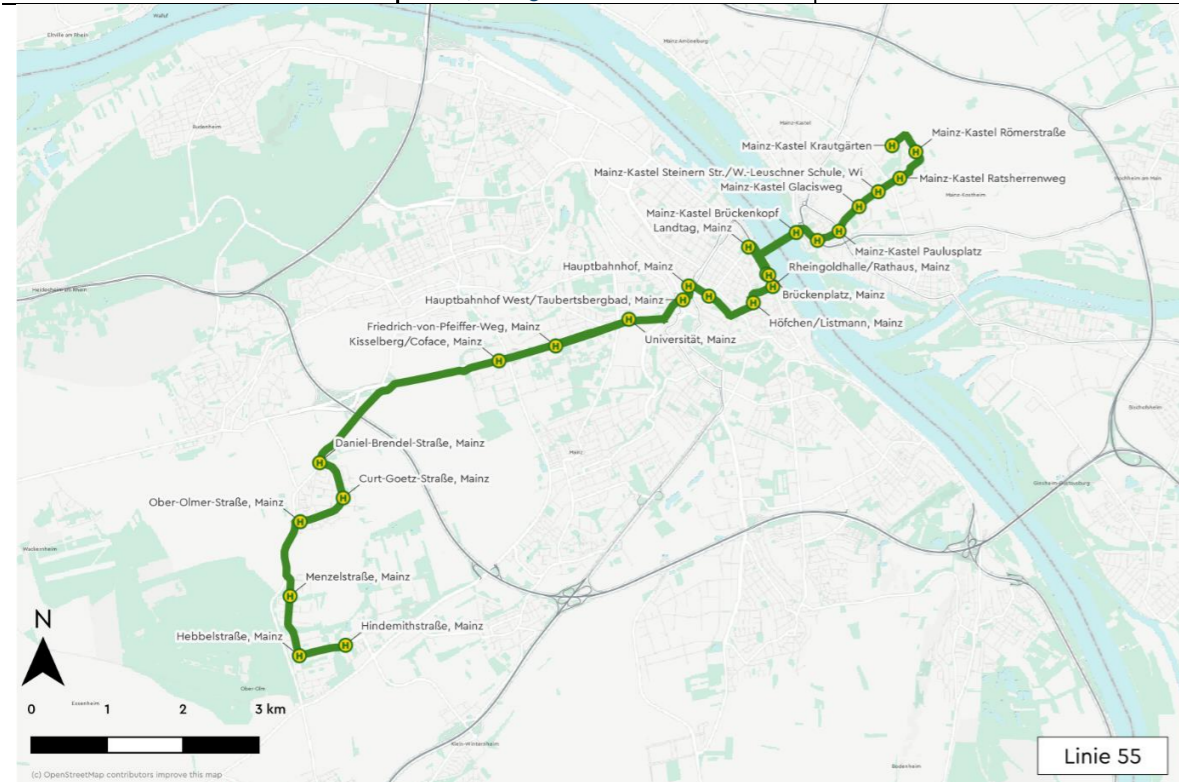
Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	22	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1975	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~640.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	6:00 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:00 - 23:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - MZ-Kastel - MZ-Kostheim - Gustavsburg Erschließung: MZ-Kastel, MZ-Kostheim, Gewerbegebiet Gustavsburg Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus Verknüpfung: Gustavsburg Bf. --> SPNV	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des Parkraums auf der Winterstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Klein-Winternheim, Bahnhof - Gustavsburg, Haagweg	Basis



Linie 54

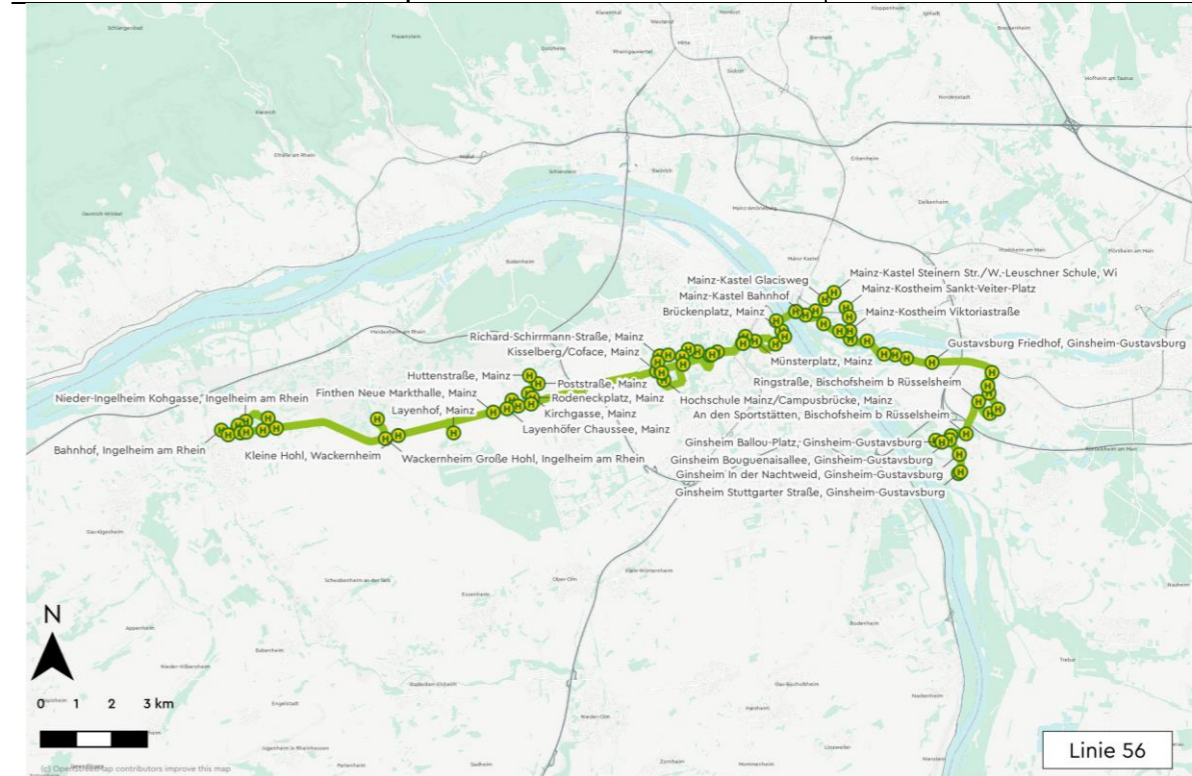
55 Mainz-Lerchenberg, Hindemithstraße <-> Mainz-Kastel, Krautgärten

Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	15	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	900	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~300.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 19:00 Uhr
	Samstag	-
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - MZ-Kastel Erschließung: MZ-Kastel Krautgärten Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	MZ-Lerchenberg, Hindemithstraße - MZ-Kastel, Krautgärten	Basis



56 Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz <-> Ingelheim am Rhein, Bahnhof

Linienverlauf (Starthaltestelle):	Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz	
Linienverlauf (Zielhaltestelle):	Ingelheim am Rhein, Bahnhof	
Linienverlauf (optional - Zwischenhaltestelle):		
Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2100	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~625.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	6:00 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:00 - 23:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - MZ-Kostheim - Gustavsburg - Bischofsheim - Ginsheim Erschließung: Gustavsburg, Bischofsheim, Ginsheim Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus Verknüpfung: Bischofsheim Bf. --> SPNV	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz - Ingelheim am Rhein Bf.	Basis



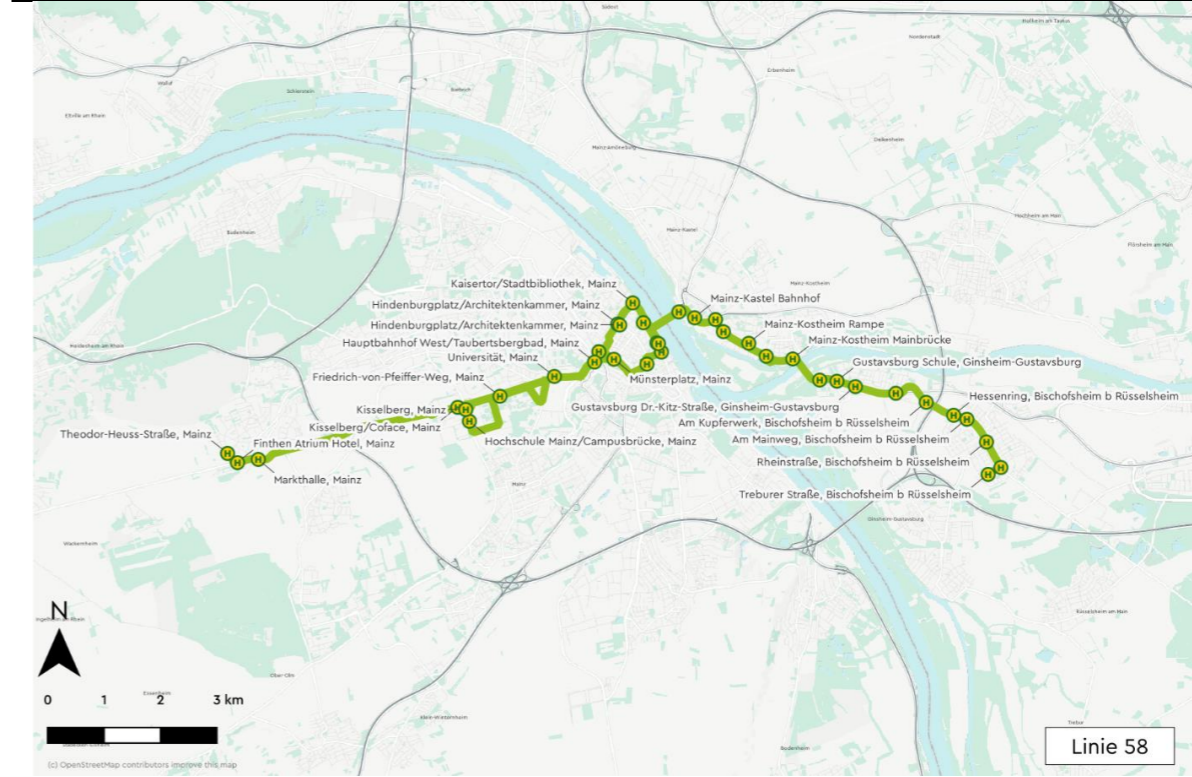
57 Mainz-Bretzenheim, Gutenberg Center <-> Mainz-Kastel, Peter-Sander-Straße

Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	13	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	950	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~250.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	7:00 - 19:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - MZ-Kastel Erschließung: MZ-Kastel Otto-Suhr-Ring, Gewerbegebiet Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	MZ-Bretzenheim, Gutenberg-Center - MZ-Kastel, Peter-Sander-Straße	Basis



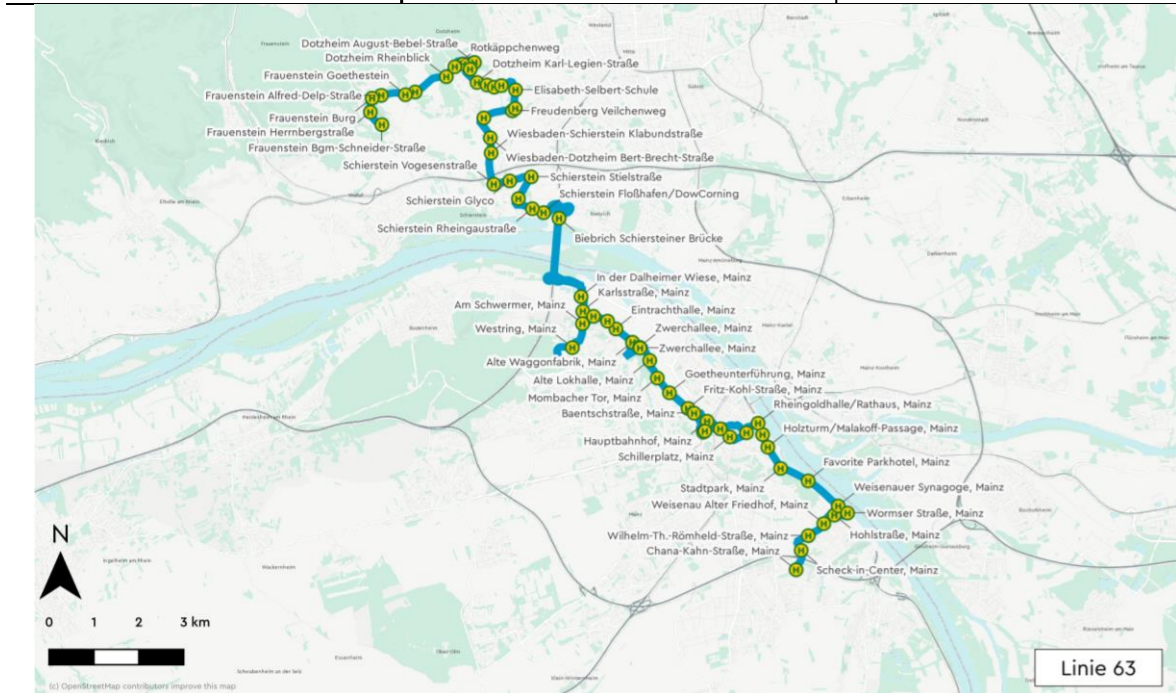
58 Mainz-Finthen, Theodor-Heuss-Straße <-> Bischofsheim, Treburer Straße

Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	15	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1200	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~255.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:00 - 20:00 Uhr
	Samstag	8:30 - 19:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Verbindung: Mainz - MZ-Kostheim - Gustavsburg - Bischofsheim Erschließung: Gustavsburg, Bischofsheim Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	MZ-Finthen, Theodor-Heuss-Str. - Bischofsheim, Treburer Straße	Basis



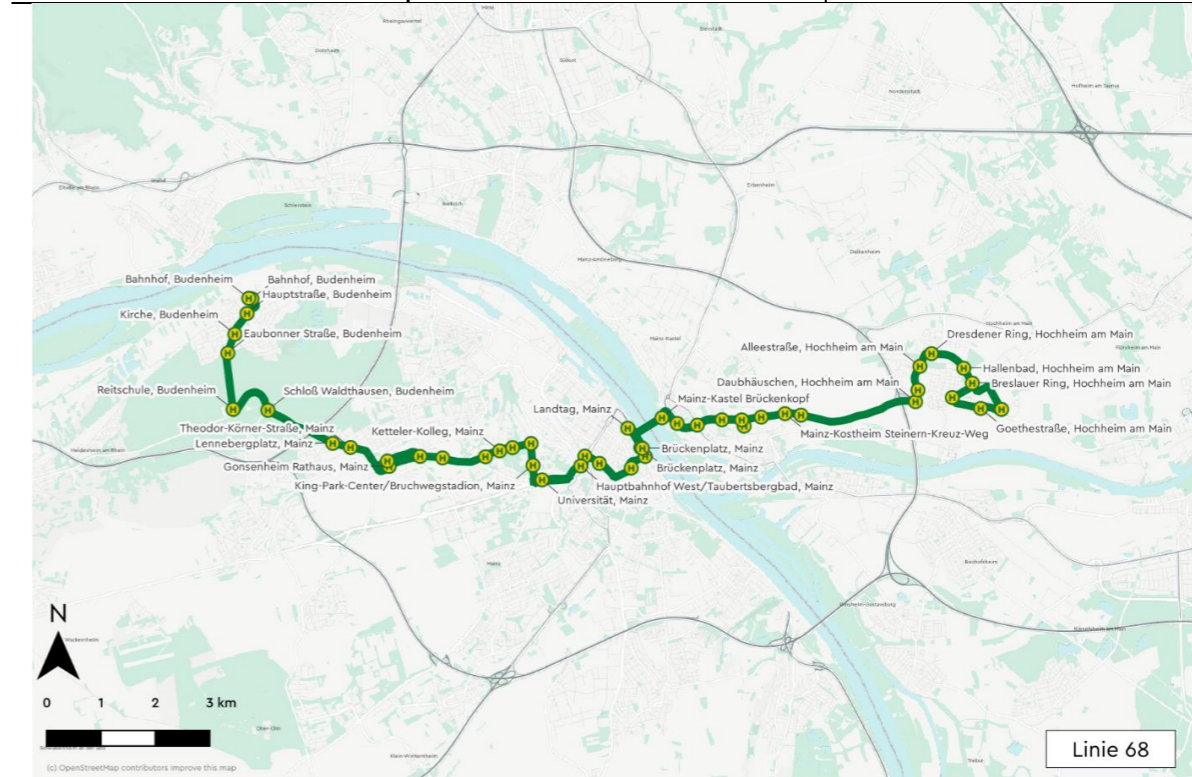
63 Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße <-> Mainz-Weisenau, Chana-Kahn-Straße

Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1417	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~480.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	7:30 - 20:00 Uhr
	Samstag	-
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Frauenstein - Freudenberg - Schierstein - Mainz Erschließung: Frauenstein, Dotzheim Schelmengraben, Freudenberg Verknüpfung: Dotzheimer Berg --> Metrobus, Regionaler Quartiersbus Verknüpfung: Glyco/Schierstein Bf. --> SPNV Verknüpfung: Schierstein Zeilstraße --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: MZ-Mombach Bf. --> SPNV Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Stadtbus Mainz, Regionalbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Dotzheimer Berg, Rotkäppchenweg, Elisabeth-Selbert-Schule	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Anpassung der Bedienungszeiträume auf die Bedienungsvorgaben der Landeshauptstadt Wiesbaden	
Priorisierung:	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße - Dotzheim, Dotzheimer Berg	niedrig
	Dotzheim, Helios HSK - Dotzheim, Dotzheimer Berg	Ersatz für Ast nach Frauenstein
	Dotzheim, Dotzheimer Berg – Schierstein, Zeilstraße	mittel
	Dotzheim, Dotzheimer Berg - MZ-Weisenau, Chana-Kahn-Str.	Basis



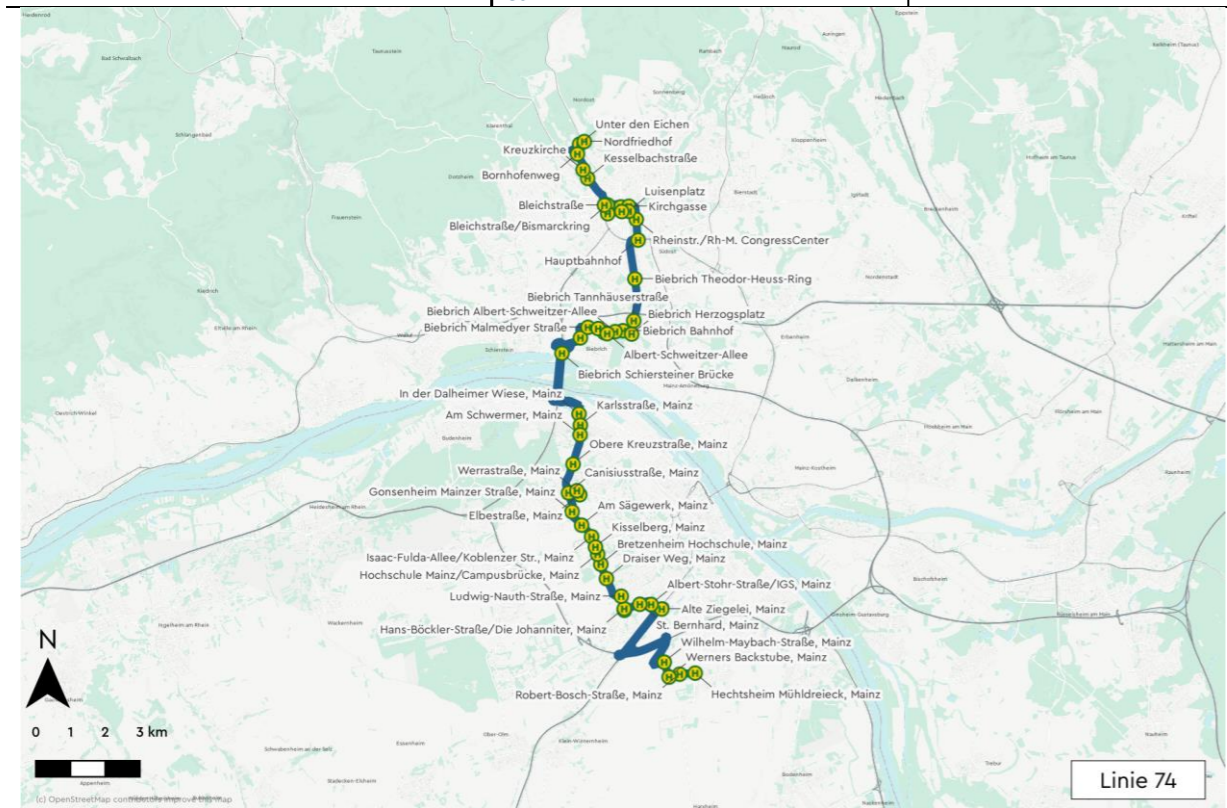
68 Budenheim, Bahnhof <-> Hochheim am Main, Altenwohnheim

Produktkategorie	Stadtbus	
Streckenlänge (km)	19	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2055	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~670.000	
Aufgabenträger:	Landeshauptstadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:00 - 1:00 Uhr
	Samstag	5:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	10:00 - 1:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	60
	Nacht (Woche)	2 Fahrten
	Nacht (Wochenende)	3 Fahrten
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - MZ-Kastel - Hochheim Erschließung: Hochheim am Main Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Kastel Bf. --> SPNV, Metrobus Verknüpfung: Hochheim Daubhäuschen/Antoniushaus --> Regional- und Expressbus	
festе Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Budenheim, Bahnhof - Hochheim am Main, Altenwohnheim	Basis



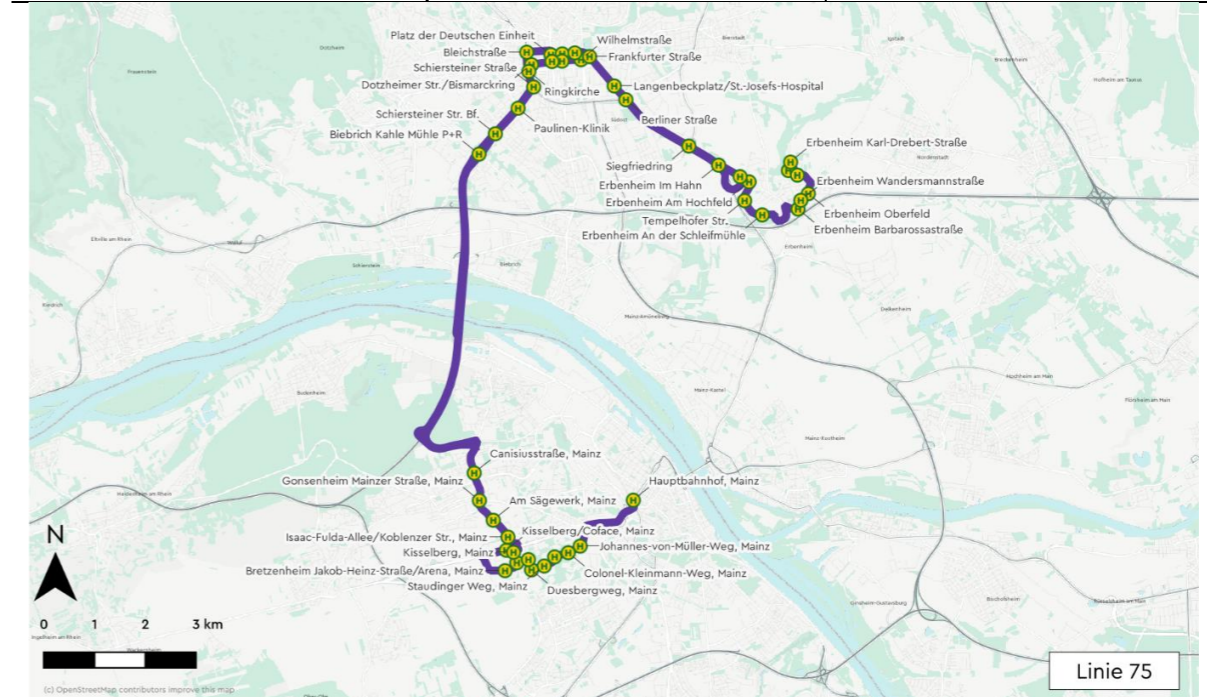
74 Nordfriedhof <-> Mainz-Hechtsheim, Mühlendreieck

Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1970	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~730.000	
Aufgabenträger:	Stadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht (Woche)	-
	Nacht (Wochenende)	-
Besonderheiten:	Gemeinschaftslinie ESWE/MVG	
Linienfunktion:	Verbindung: Innenstadt - Hauptbahnhof - Äppelallee - Mainz-West	
	Erschließung: Schützenstraße	
	Erschließung: Mainz-Gonsenheim, Mainz-Bretzenheim, Mainz-Hechtsheim	
	Verknüpfung: Nordfriedhof --> Metrobus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Biebrich Bf. --> SPNV	
feste Maßnahmen:	Verknüpfung: Friedrich-Bergius-Straße --> Metrobus, Stadtbus-Tangenten	
	Verknüpfung: MZ-Gonsenheim Mainzer Straße/Gonsberg Campus --> Regionalbus, Stadtbus Mainz	
flankierende Maßnahmen:	Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Nordfriedhof - MZ-Hechtsheim, Mühlendreieck	Basis



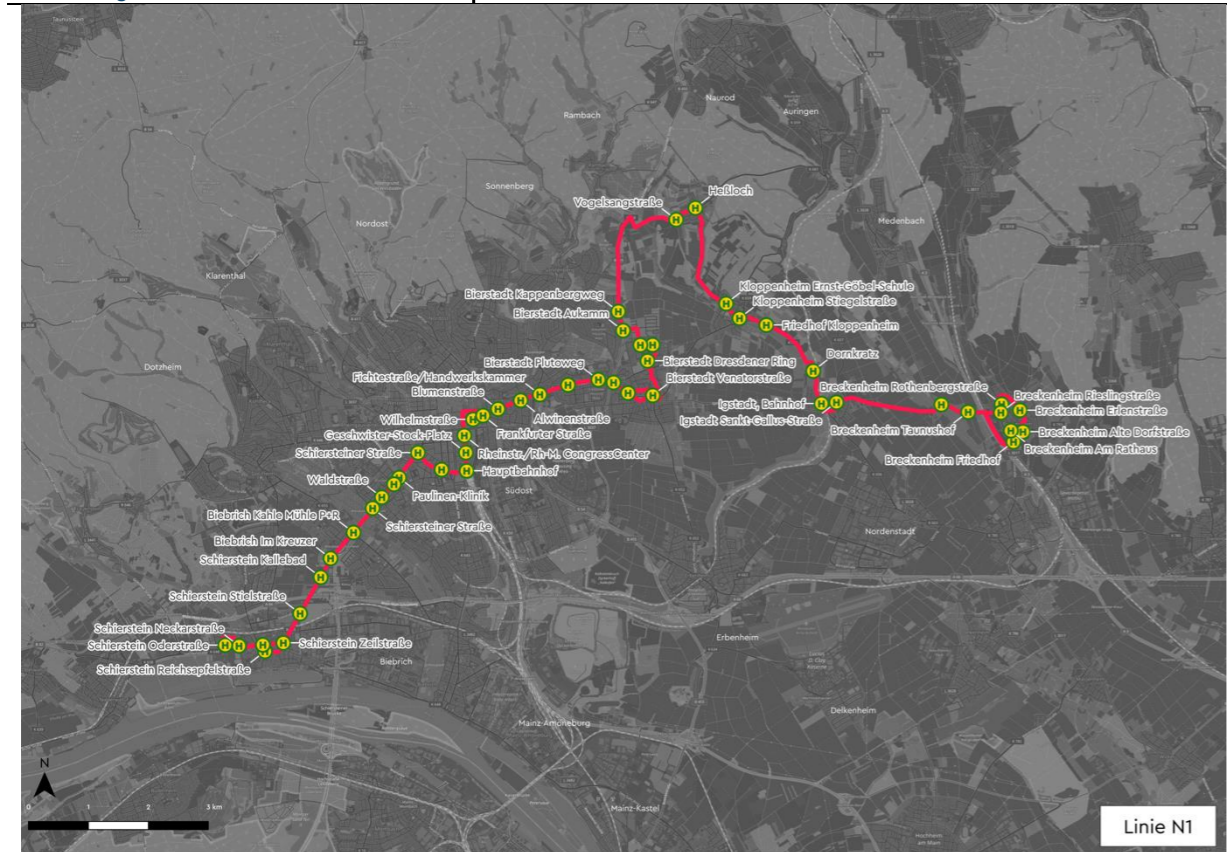
75 Erbenheim, Karl-Drebert-Straße <-> Mainz, Hauptbahnhof

Produktkategorie	Sprinterbus	
Streckenlänge (km)	26	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2005	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~630.000	
Aufgabenträger:	Stadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	30
	Nacht	-
Besonderheiten:	Gemeinschaftslinie ESWE/MVG	
Linienfunktion:	Verbindung: Erbenheim - Innenstadt	
	Verbindung: Innenstadt - Mainz-Gonsenheim - Mainz Universität	
	Erschließung: Erbenheim-Ost, Erbenheim-Süd	
	Erschließung: Mainz Hochschule, Mainz Universität	
	Verknüpfung: Innenstadt --> Metrobus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Schiersteiner Straße Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Verknüpfung: Kahle Mühle --> Metrobus, Regional- und Expressbus, Stadtbus-Tangenten	
	Verknüpfung: MZ-Gonsenheim, Mainzer Straße/Gonsberg Campus --> Regionalbus, Stadtbus Mainz	
	Mainz Kisselberg --> Straßenbahn, Expressbus, Stadtbus Mainz	
flankierende Maßnahmen:	Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Straßenbahn, Stadtbus Mainz, Regional- und Expressbus	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Erbenheim, Karl-Drebert-Straße - Mainz Hbf	mittel



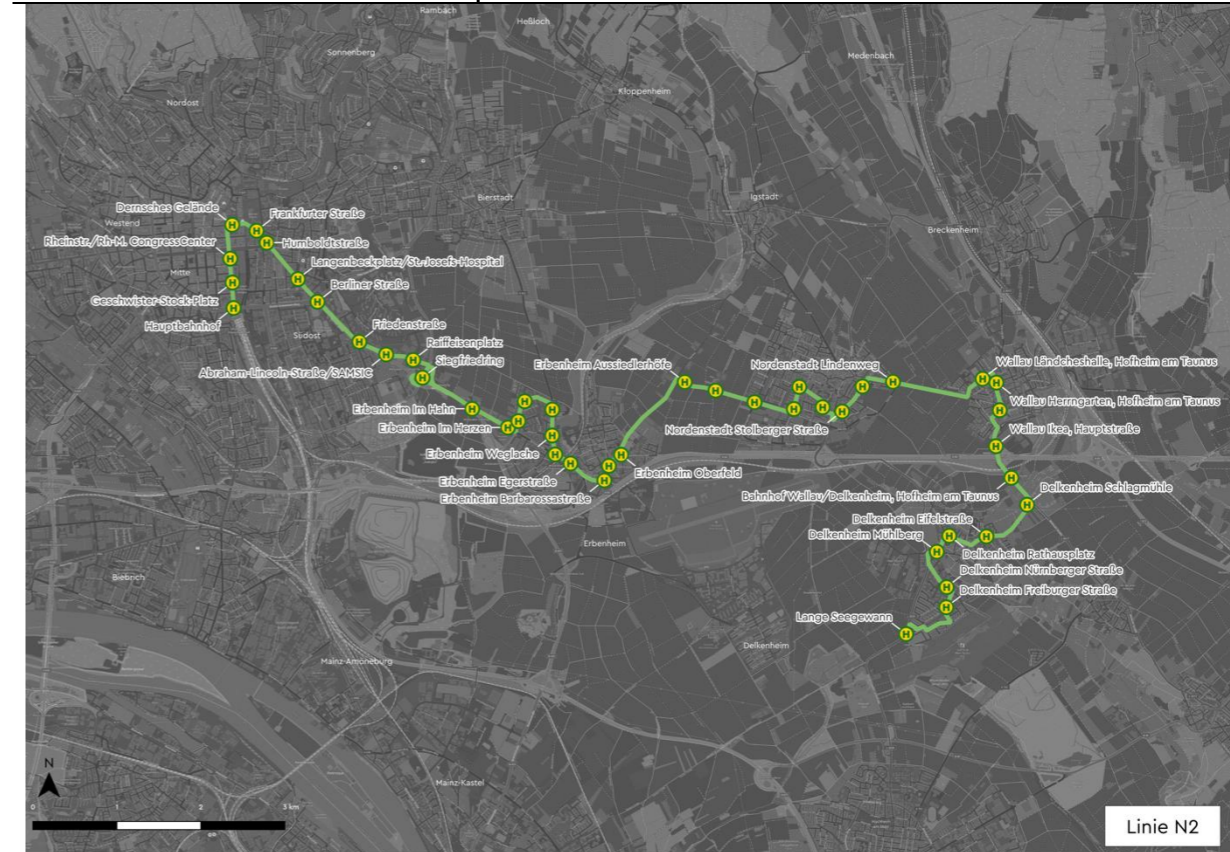
N1 Schierstein, Oderstraße <-> Dern'sches Gelände | Hauptbahnhof <-> Breckenheim, Erlenstraße

Produktkategorie	Nachtbus	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Samstag (km)	178	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~25.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	-
	Samstag	0:00 - 4:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	0:00 - 6:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	-
	SVZ	-
	Nacht	60
Linienfunktion:	Erschließung: Schierstein, Schiersteiner Straße Erschließung: Bierstadt, Heßloch, Kloppenheim, Igstadt, Breckenheim Verknüpfung: Hauptbahnhof → SPNV, Nachtbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Nachtverkehrs-Szenarien beachten	



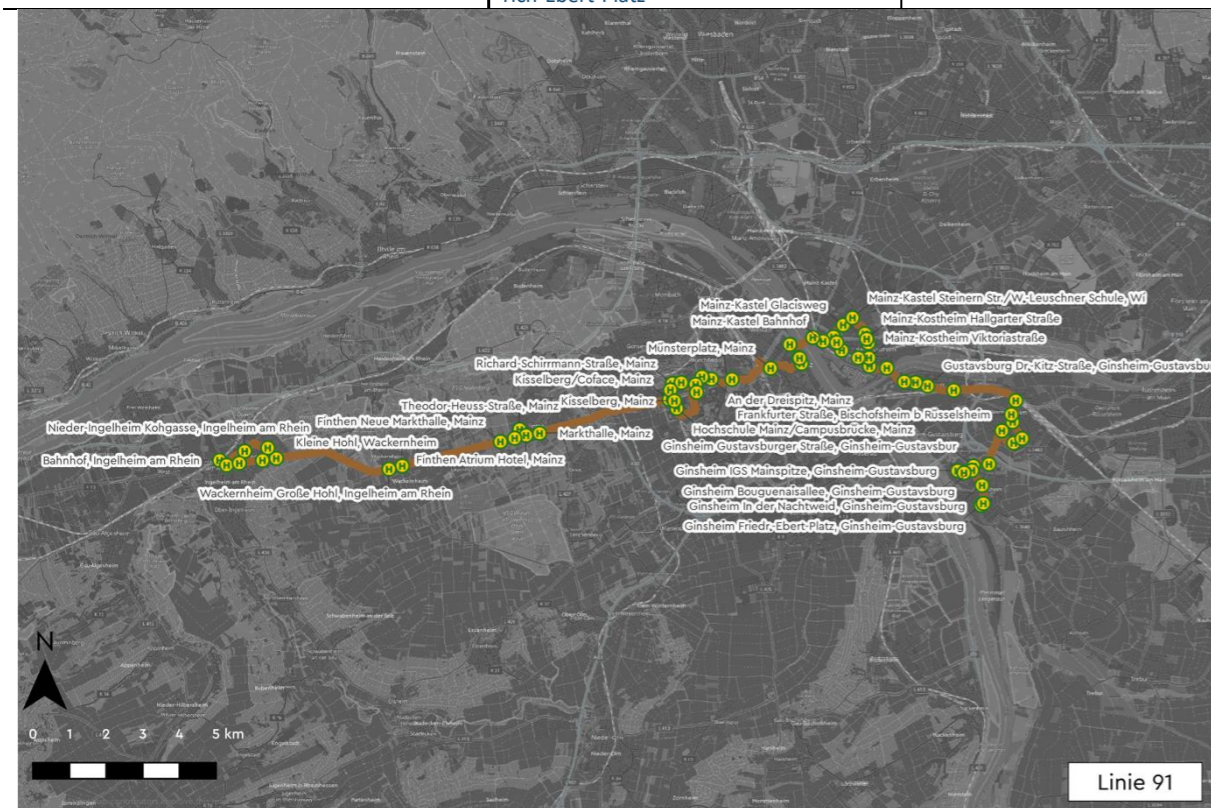
N2 Hauptbahnhof <-> Delkenheim, Lange Seegewann

Produktkategorie	Nachtbus	
Streckenlänge (km)	19	
Fahrplankilometer/Samstag (km)	139	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~18.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	-
	Samstag	0:00 - 4:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	0:00 - 6:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	-
	SVZ	-
	Nacht	60
Linienfunktion:	Erschließung: Erbenheim, Nordenstadt, Wallau, Delkenheim Verknüpfung: Hauptbahnhof → SPNV, Nachtbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Nachtverkehrs-Szenarien beachten	



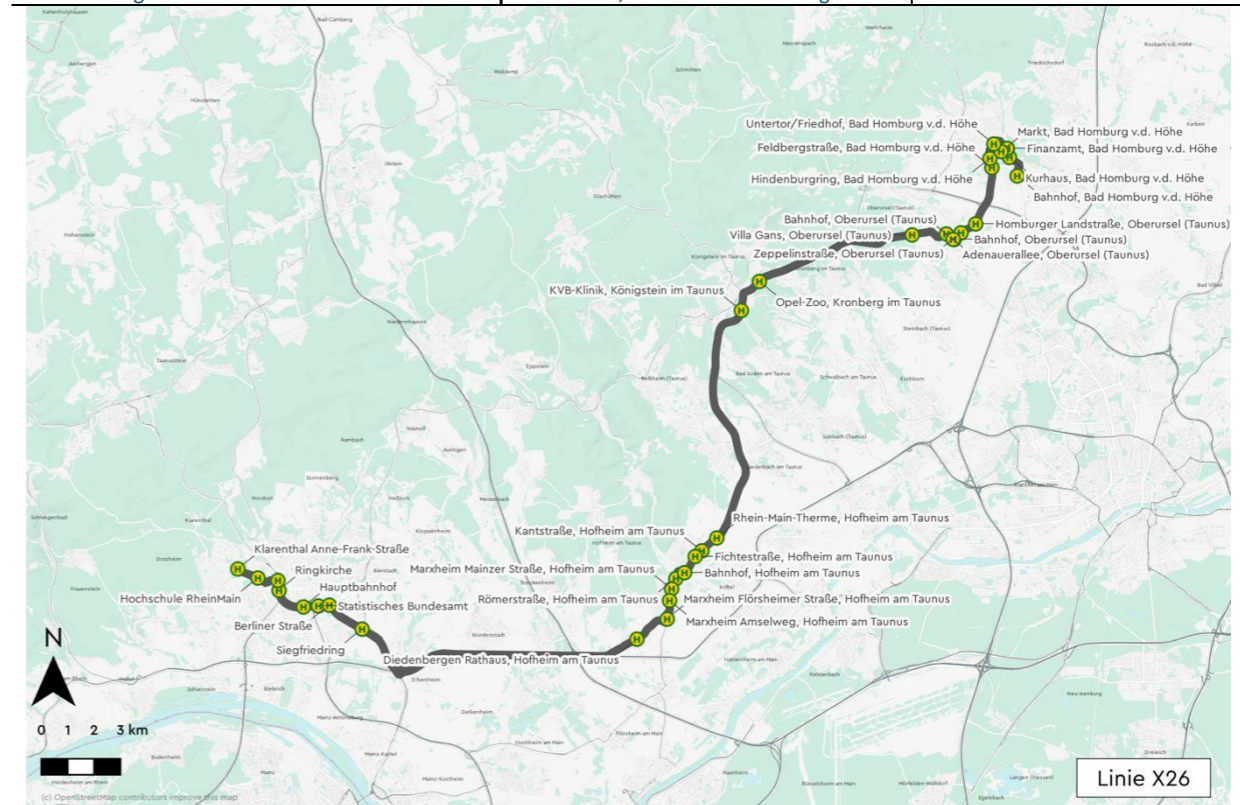
91 Mainz, Hauptbahnhof <-> Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz

Produktkategorie	Nachtbus	
Streckenlänge (km)	23	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	82	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~10.000	
Aufgabenträger:	Stadt Mainz	
Fahrzeugtyp Nachtverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Nacht auf Montag bis Freitag	22:30 - 0:30
	Nacht auf Samstag	23:30 - 5:30
	Nacht auf Sonn- und Feiertag	23:30 - 7:30
Taktung:	HVZ/NVZ	-
	SVZ	30
	Nacht	60
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - MZ-Kastel - MZ-Kostheim - Gustavsburg - Bischofsheim - Ginsheim	
	Erschließung: MZ-Kastel, MZ-Kostheim	
	Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV	
	Verknüpfung: Bischofsheim Bf. --> SPNV	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Mainz Hauptbahnhof - Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz	Basis

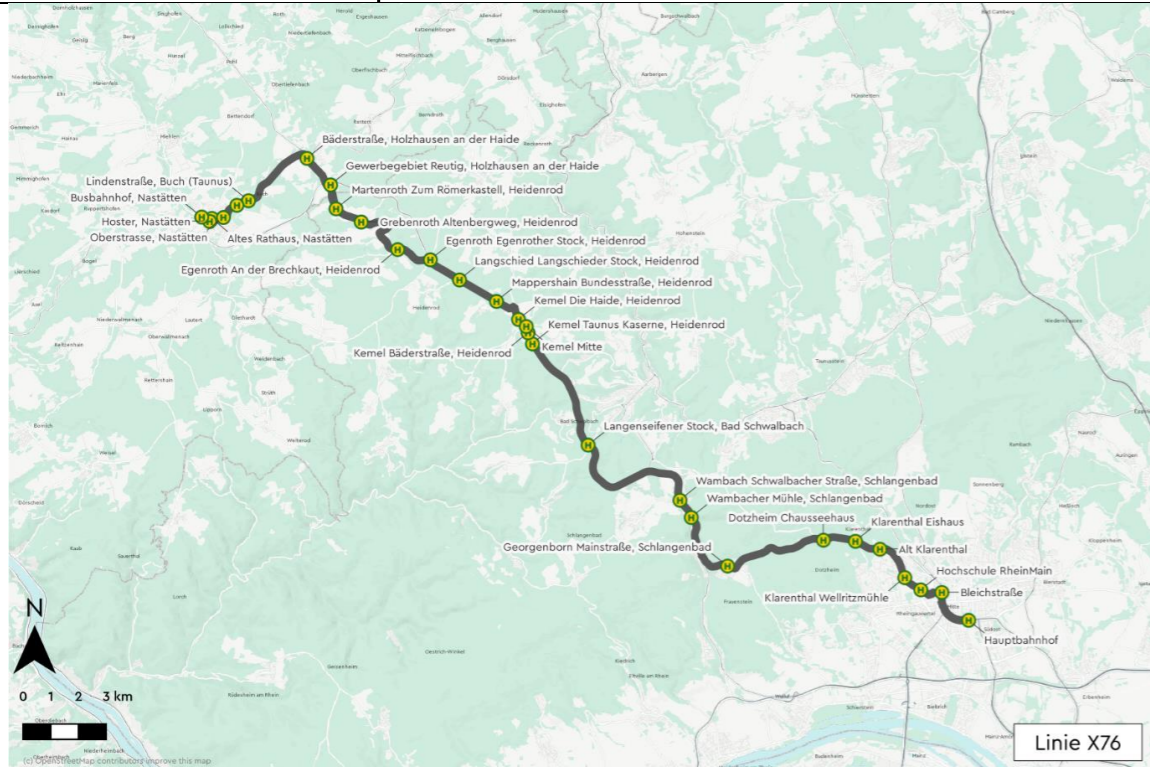


X26 Wiesbaden-Klarenthal, Anne-Frank-Straße <-> Bad Homburg v. d. Höhe, Bahnhof

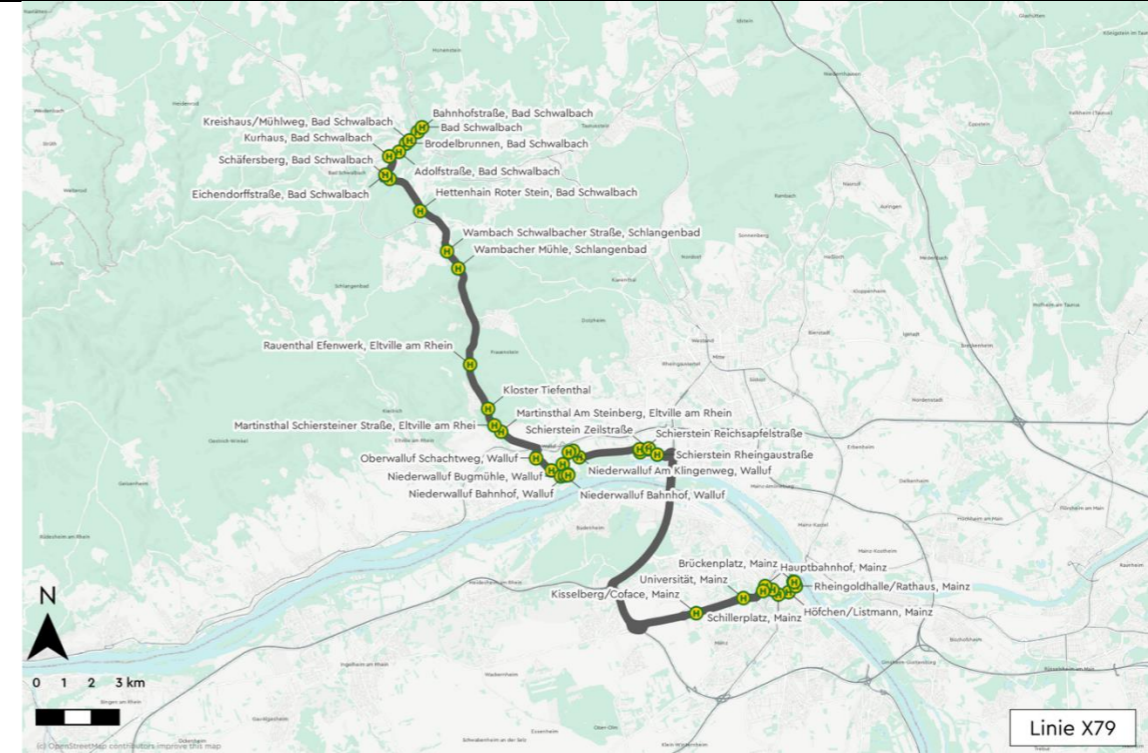
Produktkategorie	Expressbus	
Streckenlänge (km)	49	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1970	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~670.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Vordertaunus (RMV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: HSRM - WI Hbf - Hofheim - Königstein - Oberursel - Bad Homburg	
	Verknüpfung: HSRM --> Metrobus, Sprinterbus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Hofheim Bf. --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden, HSRM - Bad Homburg Bf.	Basis



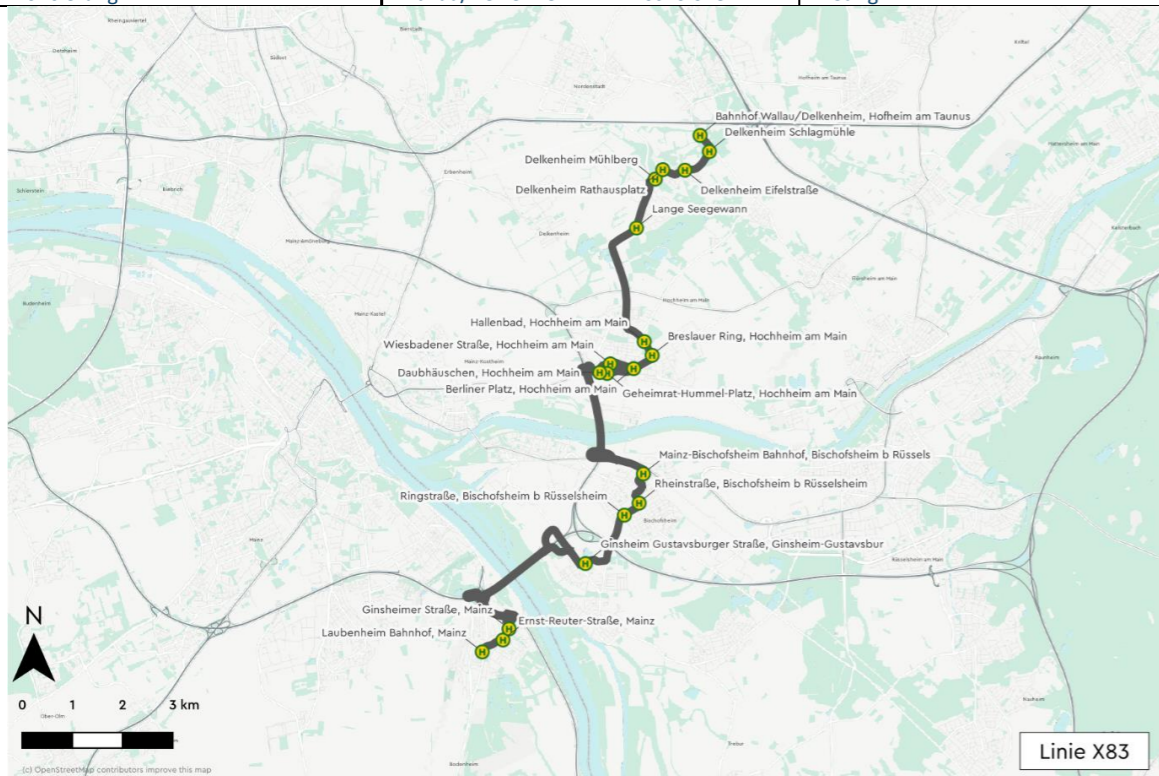
X76 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Nastätten, Busbahnhof		
Produktkategorie	Expressbus	
Streckenlänge (km)	46	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1835	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~620.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Bäderstraße (RMV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - Wambach - Kemel - Nastätten Erschließung: Egenroth, Grebenroth, Martenroth Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Chausseehaus Bf. --> SPNV Verknüpfung: Wambach --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Kemel --> Regional- und Lokalbus, ODV Verknüpfung: Nastätten ZOB --> Regionalbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Nastätten ZOB	Basis
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



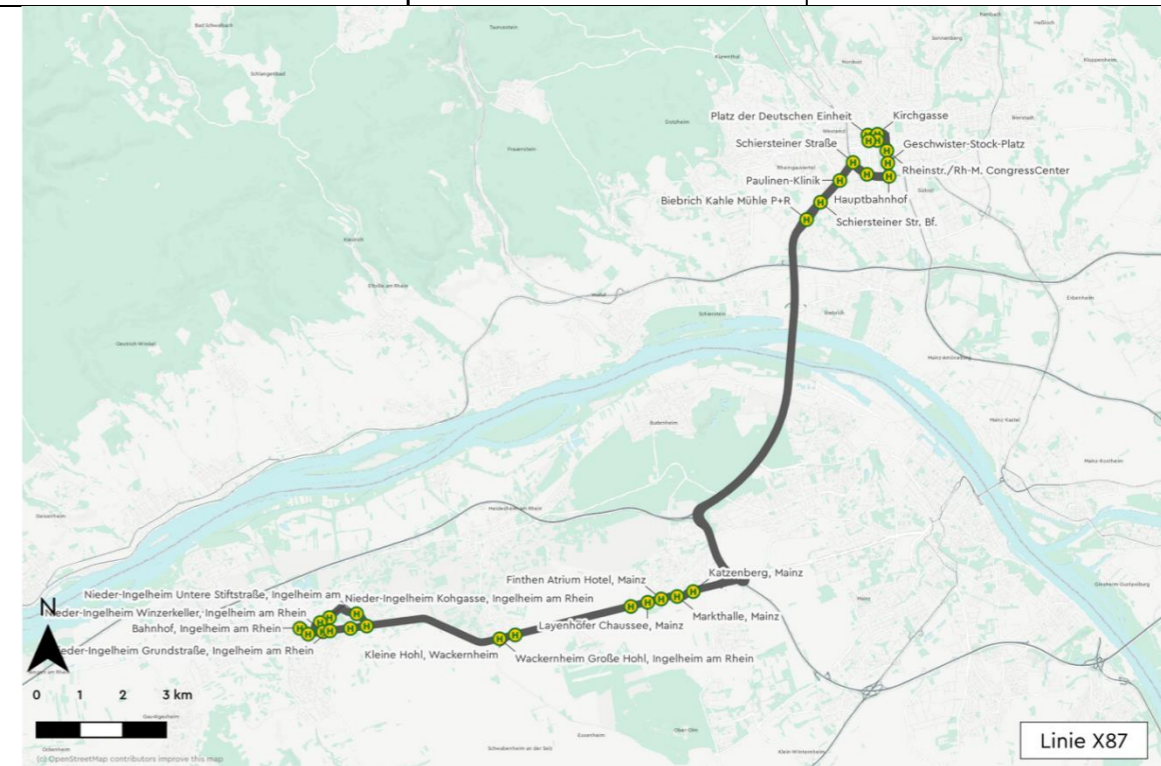
X79 Mainz, Brückenplatz <-> Bad Schwalbach, Bahnhof		
Produktkategorie	Expressbus	
Streckenlänge (km)	40	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1266	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~510.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Bäderstraße (RMV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Mainz - WI-Schierstein - Walluf - Wambach - Bad Schwalbach Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: WI-Schierstein --> Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Niederwalluf --> Sprinterbus, Lokalbus Verknüpfung: Wambach --> Regional- und Lokalbus, Expressbus Verknüpfung: Bad Schwalbach Bf. --> SPNV, Regional- und Lokalbus, ODV	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Bad Schwalbach Bf. - Mainz Brückenplatz	Basis
Reduktionsszenario	Linie bleibt bestehen	



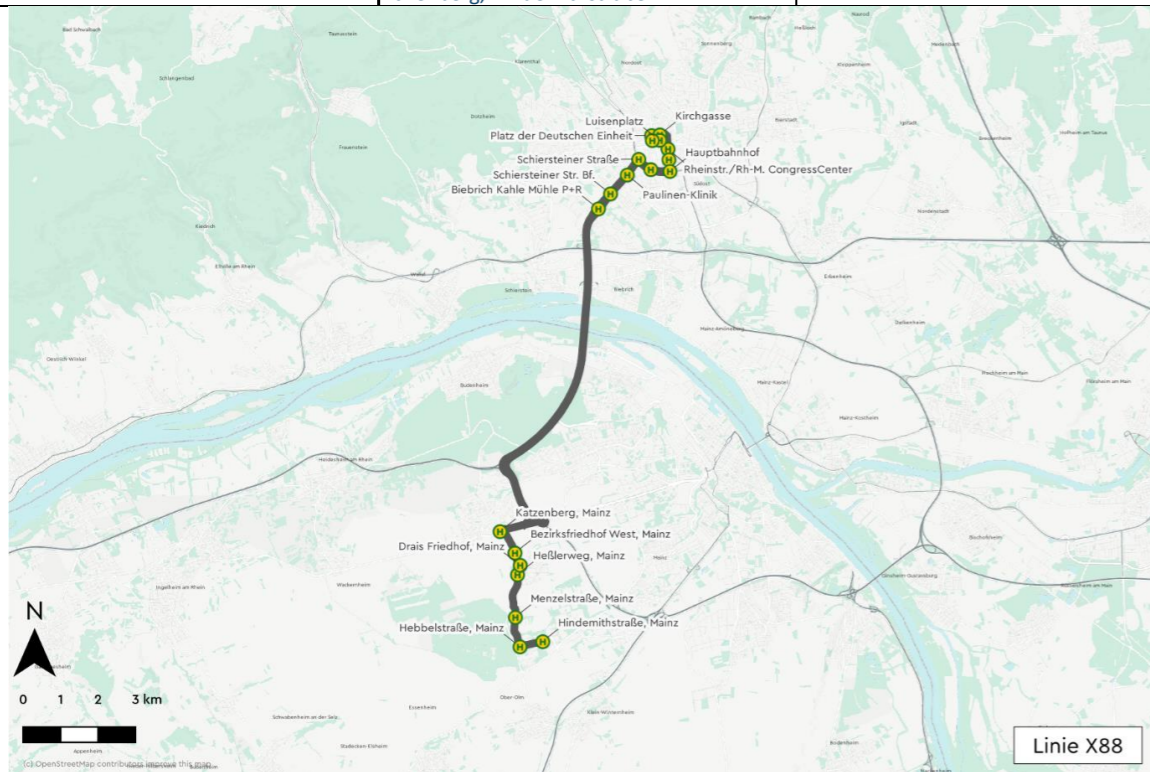
X83 Wallau/Delkenheim, Bahnhof <-> Mainz-Laubenheim, Bahnhof		
Produktkategorie	Expressbus	
Streckenlänge (km)	19	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	857	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~310.000	
Aufgabenträger:	offen	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	offen	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wallau - WI-Delkenheim - Hochheim - Bischofsheim - Ginsheim - Mainz-Laubenheim Erschließung: Hochheim, Bischofsheim, Ginsheim Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Hochheim --> Regional- und Lokalbus, Stadtbus Mainz Verknüpfung: Bischofsheim Bf. --> SPNV, Stadtbus Mainz Verknüpfung: Mainz-Laubenheim Bf. --> SPNV, Stadtbus Mainz	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wallau/Delkenheim Bf., Lange Seegewann	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wallau/Delkenheim Bf. - Bischofsheim Bf.	niedrig



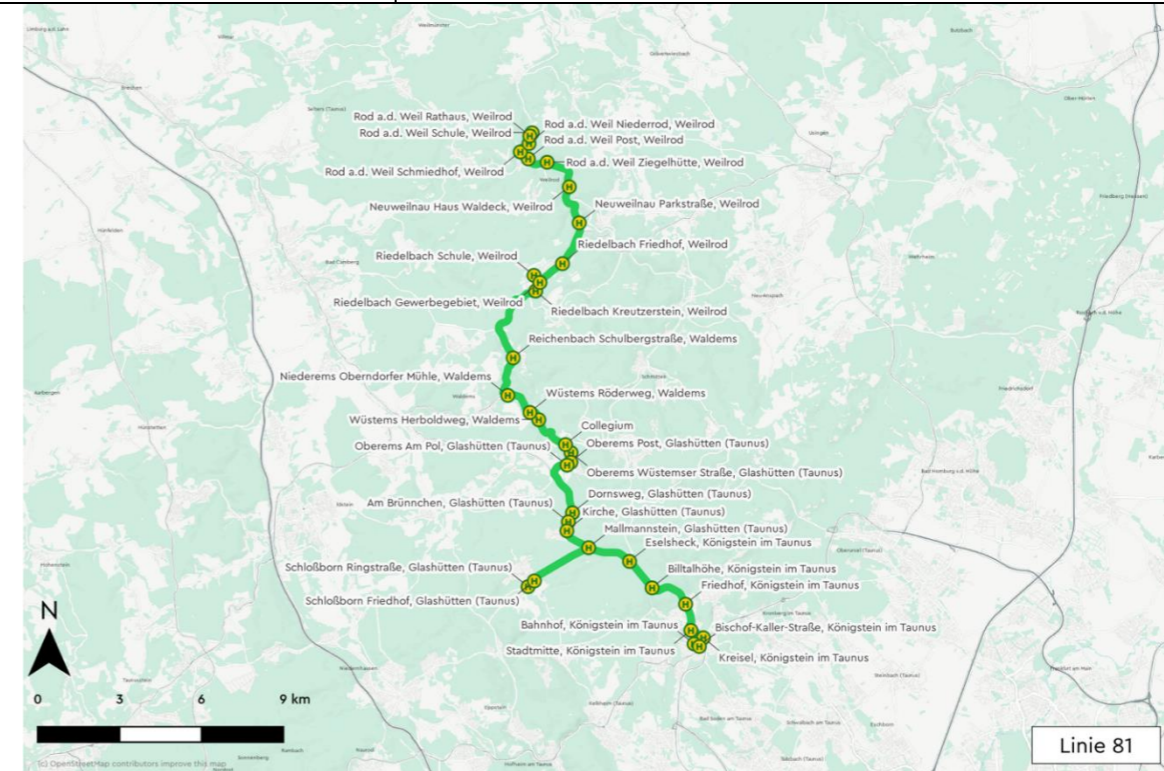
X87 Ingelheim am Rhein, Bahnhof <-> Wiesbaden, Kirchgasse		
Produktkategorie	Expressbus	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	741	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~250.000	
Aufgabenträger:	Landkreis Mainz-Bingen, Stadt Mainz, LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	offen	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - MZ-Finthen - MZ-Wackerheim - Ingelheim am Main Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: WI Schiersteiner Straße Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: WI Kahle Mühle --> Metrobus, Stadtbus-Tangenten, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Finthen, Katzenberg --> Expressbus, Stadtbus Mainz Verknüpfung: Ingelheim Bf. --> SPNV, Regionalbus, Stadtbus Mainz	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Ingelheim am Rhein Bf.	Basis



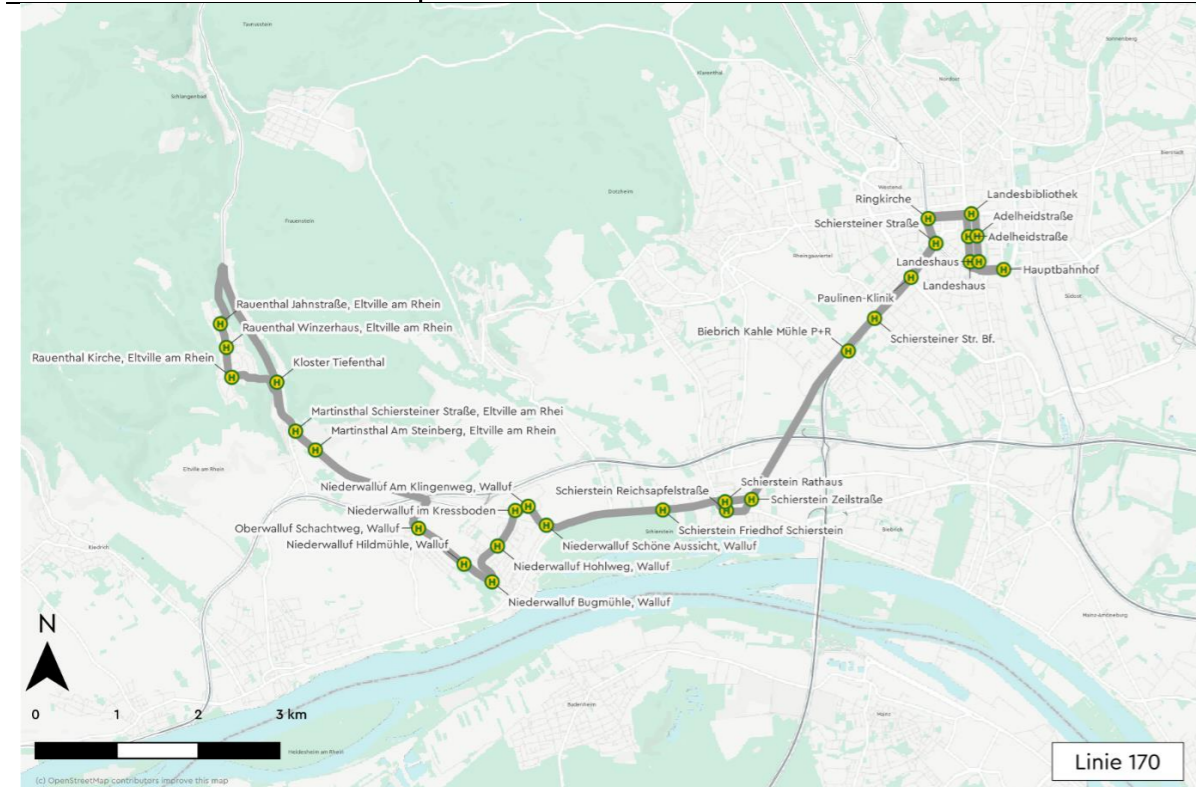
X88 Wiesbaden Kirchgasse <-> Mainz-Lerchenberg, Hindemithstraße		
Produktkategorie	Expressbus	
Streckenlänge (km)	19	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	604	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~180.000	
Aufgabenträger:	Stadt Mainz	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Mainz	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - MZ-Finthen - MZ-Drais - MZ-Lerchenberg Erschließung: Mainz-Lerchenberg Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: WI Schiersteiner Straße Bf. --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: WI Kahle Mühle --> Metrobus, Stadtbus-Tangenten, Regional- und Expressbus Verknüpfung: MZ-Finthen, Katzenberg --> Expressbus, Stadtbus Mainz	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden, Bonifatiuskirche - MZ-Lerchenberg, Hindemithstraße	niedrig



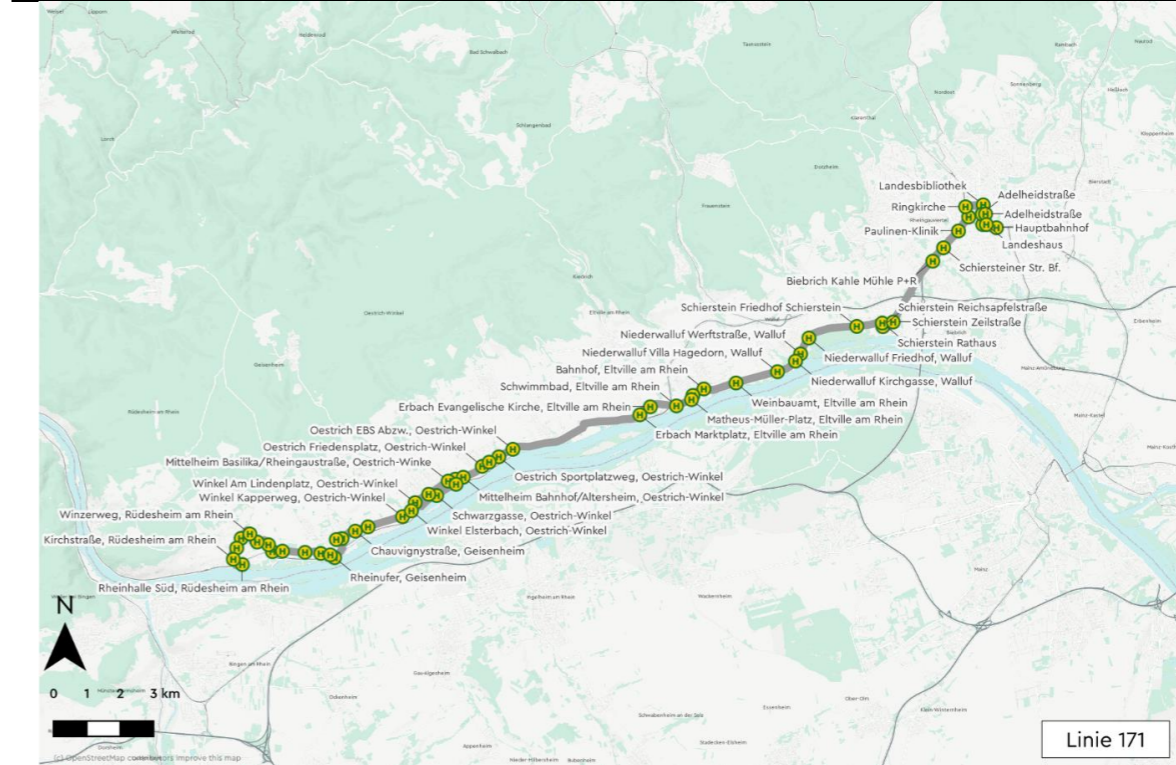
81 Königstein im Taunus, Bahnhof <-> Rod a.d. Weil, Schule		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	35	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	642	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~200.000	
Aufgabenträger:	VHT	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Kleinbus/Solobus	
Linienbündel:		
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 21:30
	Samstag	7:30 - 21:30
	Sonn- und Feiertag	9:30 - 21:30
Taktung:	HVZ/NVZ	120
	SVZ	120
	Nacht	-
Besonderheiten:	Verkehrt im Abendverkehr und am Wochenende als AST	
Linienfunktion:	Verbindung: Königstein - Glashütten - Waldems - Weilrod Erschließung: Glashütten, Schlossborn, Oberems, Wüstems Erschließung: Reichenbach, Riedelbach, Neuweilnau, Rod an der Weil Verknüpfung: Königstein Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Vereinheitlichung des Taktschemas der Lokalbuslinien RTV/VHT	
Priorisierung:	Rod a.d. Weil, Schule - Königstein Bf.	Basis
Reduktionsszenario	Linie bleibt bestehen	



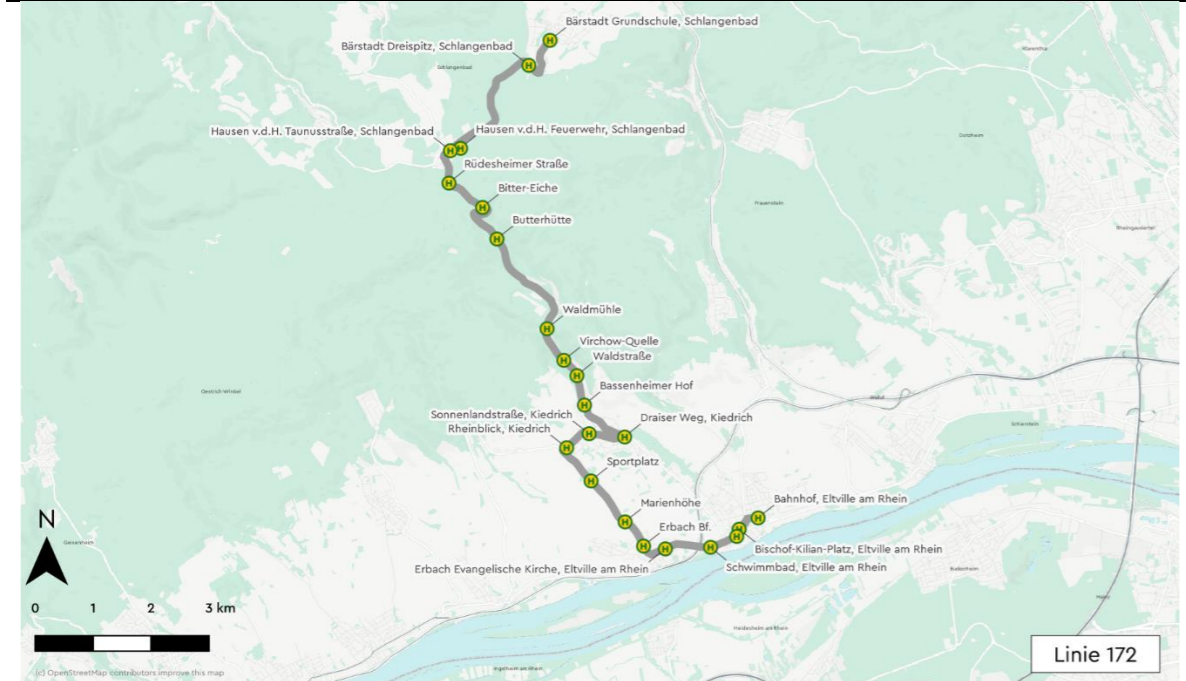
170 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Raenthal, Jahnstraße		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	16	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	480	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~160.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Rheingau-Ost (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - WI-Schierstein - Walluf Erschließung: Niederwalluf, Martinsthal, Raenthal Verknüpfung: Martinsthal --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Zeilstraße --> Metrobus, Sprinterbus Schiersteiner Str. Bf. --> SPNV Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Schiersteiner Straße Bf.	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Raenthal, Jahnstraße	Basis
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



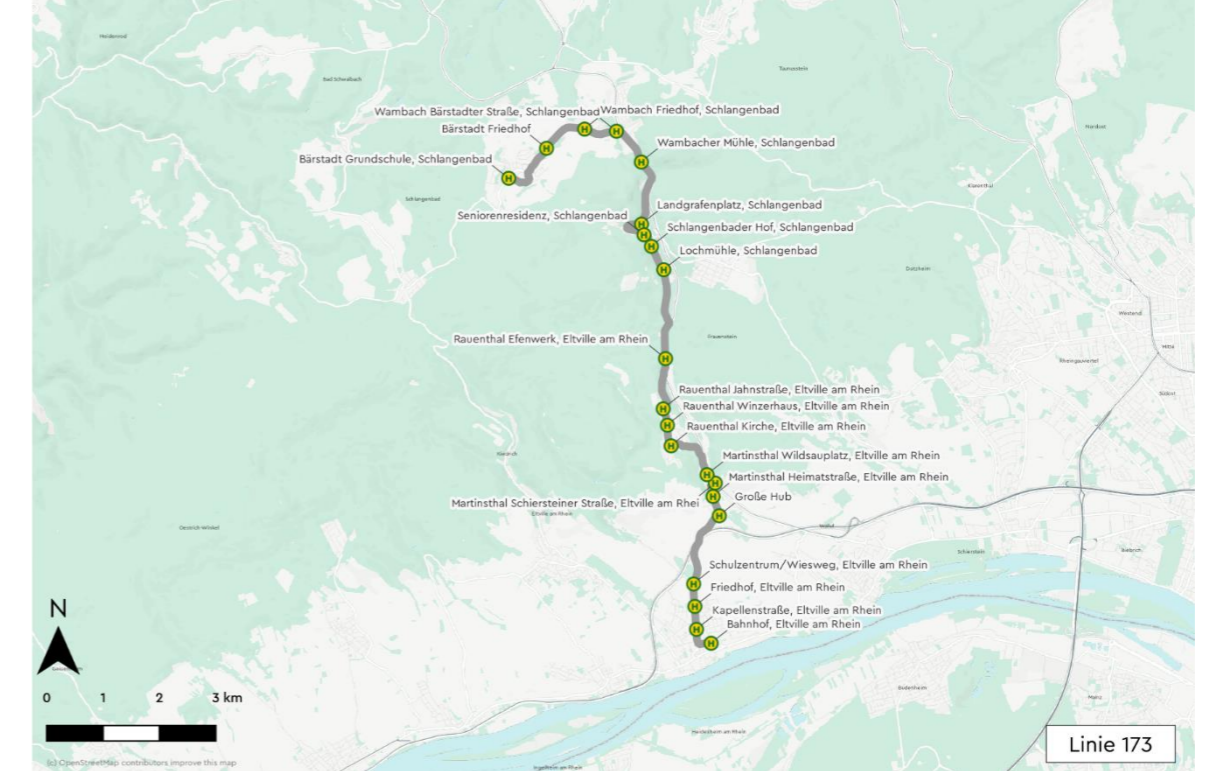
171 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Rüdeshcim, Bahnhof/Rheinhalle		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	31	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1222	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~460.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Rheingau	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Linienfunktion:	Verbindung: Rüdeshcim - Geisenheim - Oestrich-Winkel - Eltville - Walluf - Wiesbaden Erschließung: Rüdeshcim Verknüpfung: Rüdeshcim, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Eltville --> SPNV Verknüpfung: WI-Schierstein --> Metro- und Sprinterbus Verknüpfung: WI Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Schiersteiner Straße Bf.	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße	
Prüfaufträge:	Taktverdichtung Wiesbaden - Oestrich-Winkel auf einen 30-Minuten-Takt (HVZ/NVZ)	
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Rüdeshcim Bf./Rheinhalle	Basis
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



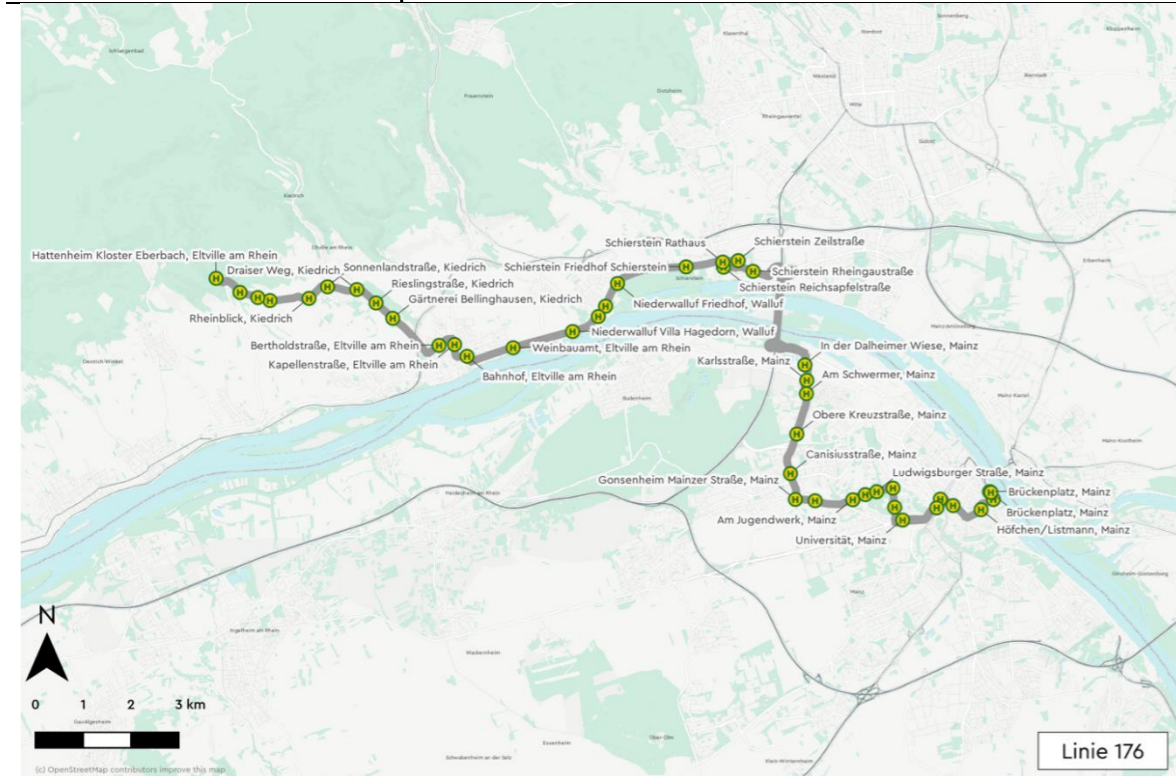
172 Eltville, Bahnhof <-> Bärstadt, Grundschule		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	16	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	484	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~150.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Rheingau-Ost (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Rheingau in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Erbach - Kiedrich - Hausen vor der Höhe - Bärstadt Erschließung: Kiedrich Verknüpfung: Bärstadt --> ODV, Lokalbus Verknüpfung: Kiedrich --> Regionalbus Verknüpfung: Erbach --> SPNV Verknüpfung: Eltville --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Rüdeshheimer Str., Bitter-Eiche, Butterhütte, Waldmühle, Virchow-Quelle, Waldstr., Bassenheimer Hof, Sportplatz, Marienhöhe, Erbach Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Eltville Bf. - Kiedrich, Sonnenlandstraße	Basis
	Kiedrich, Sonnenlandstraße - Bärstadt, Grundschule	niedrig
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	



173 Eltville, Bahnhof <-> Bärstadt, Grundschule		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	14	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	417	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~140.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Rheingau-Ost (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Rheingau in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Bärstadt - Schlangenbad - Raumenthal - Martinsthal - Eltville Erschließung: Schlangenbad, Raumenthal, Eltville Verknüpfung: Bärstadt --> ODV, Lokalbus Verknüpfung: Wambacher Mühle --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Martinsthal --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Eltville --> SPNV, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Große Hub, Bärstadt Friedhof	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Eltville Bf. - Bärstadt, Grundschule	Basis
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridor Wambach



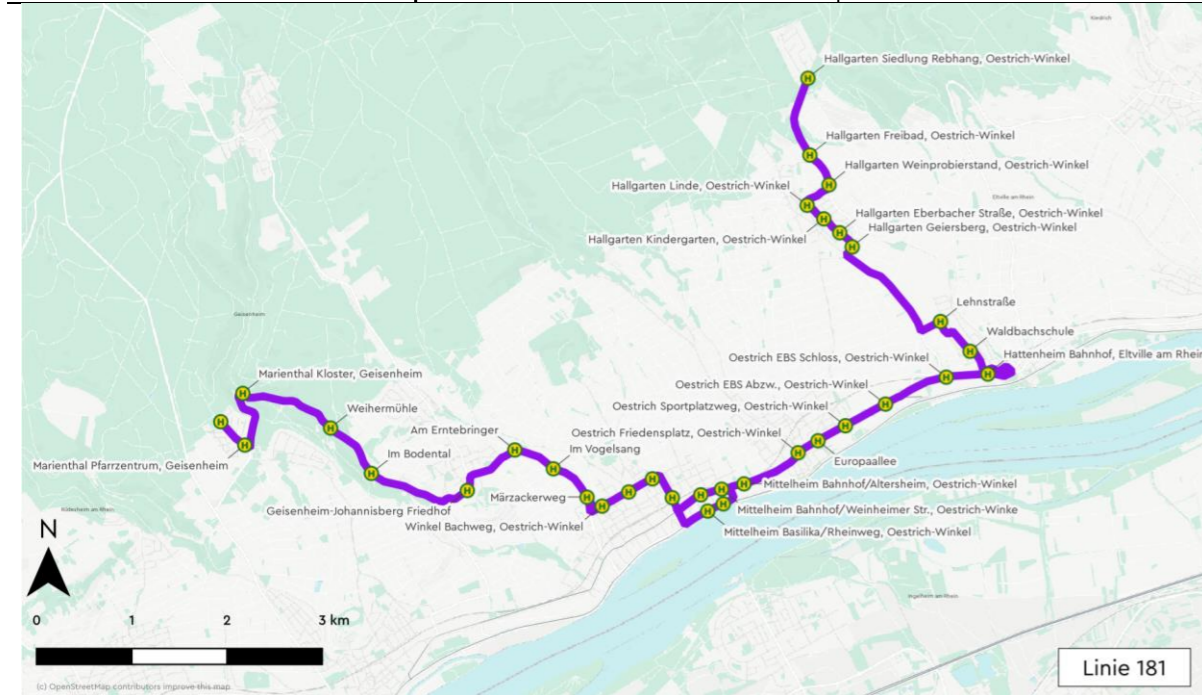
176 Mainz, Brückenplatz <> Hattenheim, Kloster Eberbach		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	26	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1037	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~370.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Rheingau-Ost (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:00 - 1:00 Uhr
	Samstag	5:00 - 1:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:00 - 1:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	1 Fahrt
Besonderheiten:	Aufnahme in RMV-Regionalbusnetz empfohlen Linienführung in der Stadt Mainz unter Vorbehalt	
Linienfunktion:	Verbindung: Kiedrich - Eltville - Wi-Schierstein - Mainz Erschließung: Kiedrich, Kloster Eberbach, Eltville Verknüpfung: Kiedrich --> Lokalbus Verknüpfung: Eltville --> SPNV, Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Zeilstraße --> Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Mainz Hbf --> SPNV, Straßenbahn, Regional- und Stadtbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Elisabethenstr.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Taktverdichtung im Abschnitt Eltville - Mainz auf einen 30-Minuten-Takt	
Priorisierung:	Hattenheim, Kloster Eberbach - Mainz Brückenplatz	Basis
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



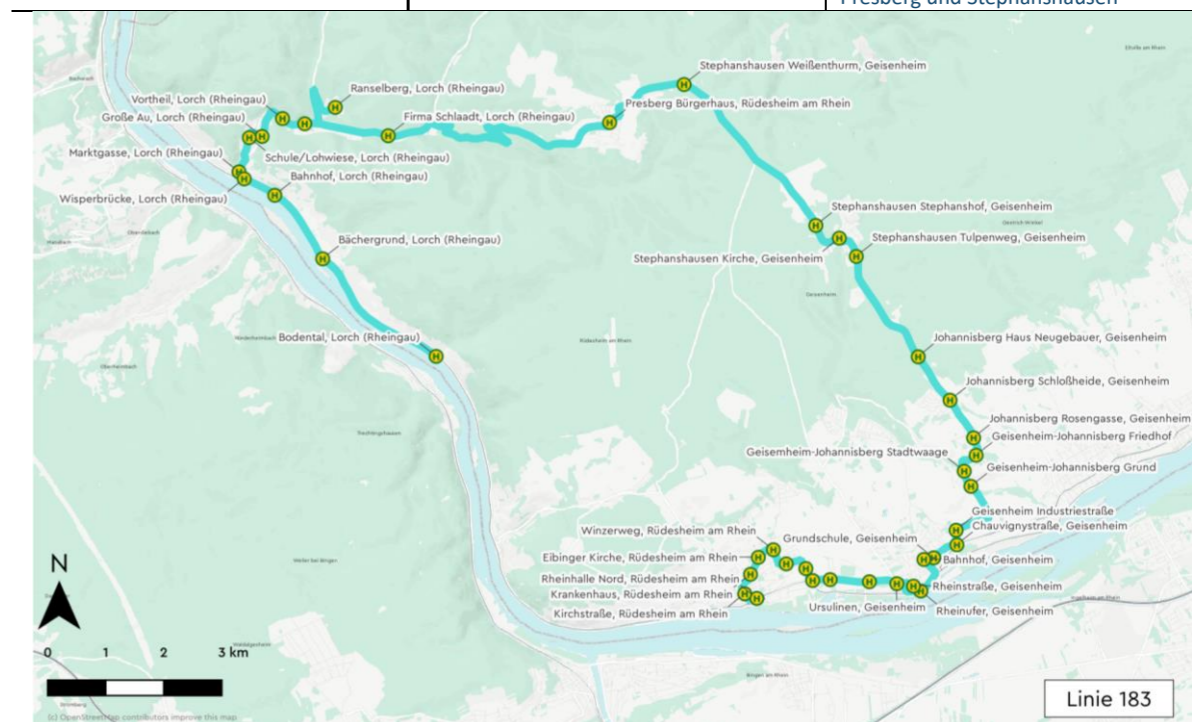
180 Rüdesheim, Windeck <> Bingen, Stadtbahnhof		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	6	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	165	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~55.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Midibus	
Linienbündel:	Rheingau-West (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Busverkehr über die Rheinfähre nach Bingen	
Linienfunktion:	Verbindung: Rüdesheim - Bingen Erschließung: Windeck Verknüpfung: Rüdesheim Bf./Rheinhalle --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Bingen Stadtbh. --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Rüdesheim Markt, Rüdesheim Fähranleger	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Durchbindung auf Linie 606 nach Bingen Elisenhöhe; Taktverdichtung während der BUGA 2029; Ausweitung der Bedienungszeiträume am Wochenende auf die SVZ	
Priorisierung:	Rüdesheim, Windeck - Rüdesheim Bf./Rheinhalle	Basis
	Rüdesheim Bf./Rheinhalle - Rüdesheim, Fähranleger	hoch
	Bingen, Rheinfähre - Bingen, Stadtbahnhof	mittel
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridor Marienthal



181 Hallgarten, Siedlung Rebhang <-> Marienthal, Nachtigallenweg		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	16	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	480	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~150.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Midibus	
Linienbündel:	Rheingau-Mitte (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Rheingau in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Hallgarten - Hattenheim Verbindung: Oestrich-Winkel - Johannisberg - Marienthal Erschließung: Hallgarten, Hattenheim, Winkel, Johannisberg, Marienthal Verknüpfung: Hattenheim Bf. --> SPNV Verknüpfung: Oestrich-Winkel --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Johannisberg Friedhof --> Lokalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Weihermühle, Im Bodental, Am Erntebringer, Im Vogelsang, Europaallee, Waldbachstr., Lehnstr.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Hallgarten, Siedlung Rebhang - Hattenheim, EBS Abzweig	Basis
	Hattenheim, EBS Abzweig - Johannisberg, Friedhof	hoch
	Johannisberg, Friedhof - Marienthal, Nachtigallenweg	niedrig
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch ODV-Korridore Hallgarten, Oestrich-Winkel und Marienthal

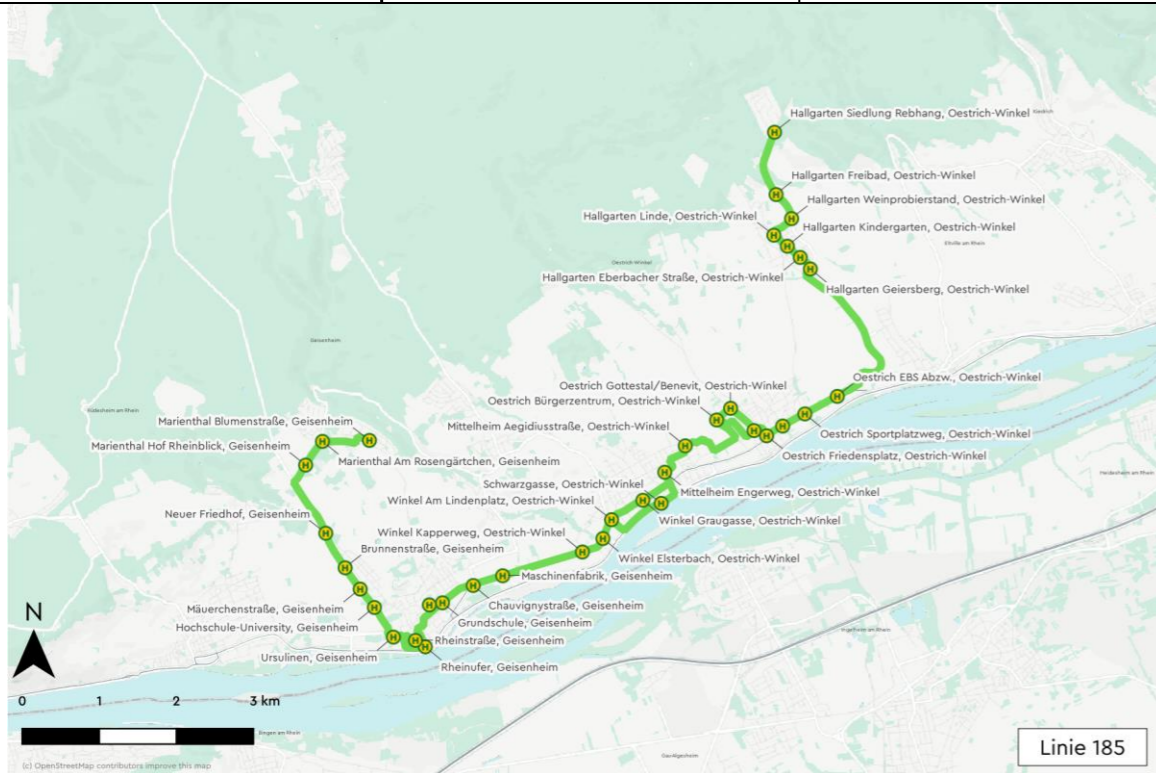


183 Lorch, Bodental <-> Rüdesheim, Bahnhof/Rheinhalde		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	35	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	927	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~310.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Rheingau-West (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Rheingau in der SVZ; Saisonverkehre am Wochenende weiter über Niederwalddenkmal zum Jagdschloss Niederwald	
Linienfunktion:	Verbindung: Lorch - Presberg Verbindung: Presberg - Johannisberg - Geisenheim - Rüdesheim Erschließung: Lorch, Ranselberg, Presberg, Johannisberg, Rüdesheim Verknüpfung: Lorch Bf. --> SPNV Verknüpfung: Presberg, Ranselberg --> ODV Verknüpfung: Johannisberg Friedhof --> Lokalbus Verknüpfung: Geisenheim, Rüdesheim --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Jagdschloss Niederwald	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Lorch, Bodental - Lorch Bf.	niedrig
	Lorch Bf. - Presberg, Bürgerhaus	niedrig
	Presberg, Bürgerhaus - Rüdesheim Bf./Rheinhalde	Basis
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridore Presberg und Stephanshausen



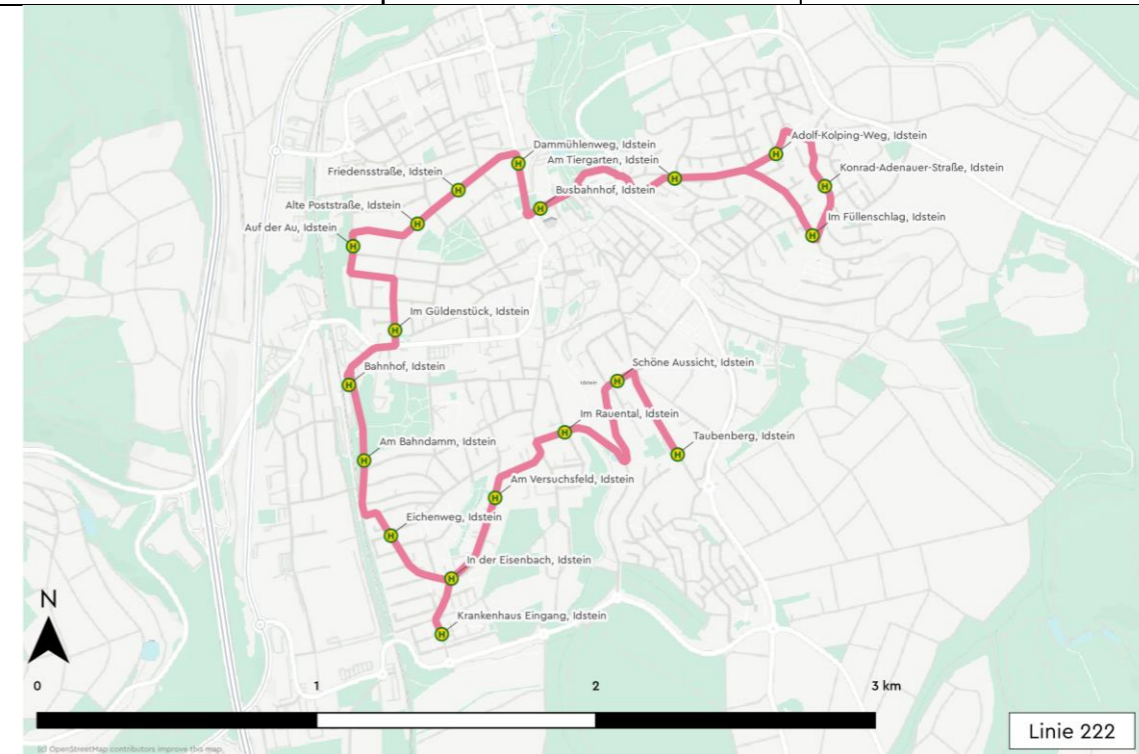
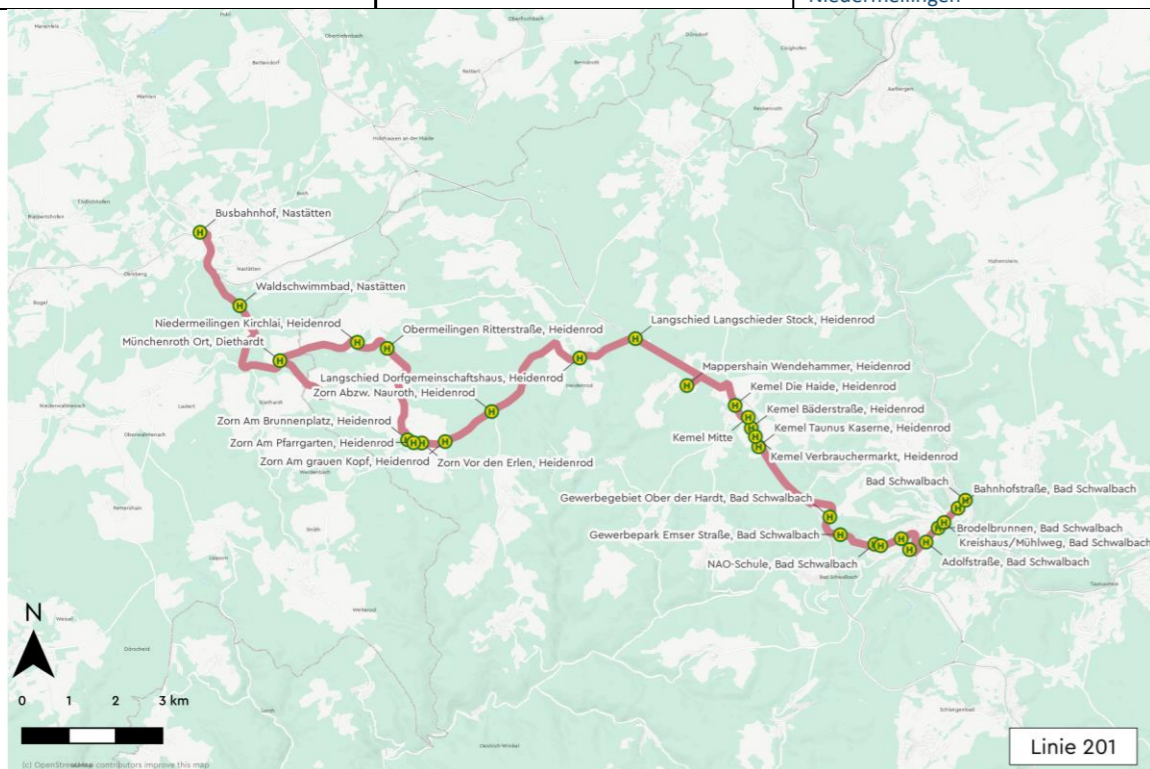
185 Marienthal, Blumenstraße <-> Hallgarten, Siedlung Rebhang		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	18	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	445	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~150.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Midibus	
Linienbündel:	Rheingau-Mitte (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Rheingau in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Hallgarten - Oestrich-Winkel Verbindung: Geisenheim - Marienthal Erschließung: Hallgarten, Oestrich, Marienthal Verknüpfung: Oestrich-Winkel Bf., Geisenheim Bf. --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Europaallee	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Hallgarten, Siedlung Rebhang - Hattenheim, EBS Abzweig	niedrig
	Hattenheim, EBS Abzweig - Marienthal, Blumenstraße	Basis
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch ODV-Korridore Hallgarten, Oestrich-Winkel und Marienthal

187 Oestrich-Winkel, Schwarzgasse <-> Assmannshausen, Bahnhof		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	18	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	476	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~160.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Rheingau-West (RTK)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Rheingau in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Assmannshausen - Aulhausen Verbindung: Oestrich-Winkel - Rüdesheim - Aulhausen Erschließung: Assmannshausen, Aulhausen, Rüdesheim, Winkel Verknüpfung: Assmannshausen Bf. --> SPNV Verknüpfung: Rüdesheim Bf./Rheinhalde --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Albertistr.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Oestrich-Winkel, Schwarzgasse - Assmannshausen Bf.	Basis
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridor Assmannshausen

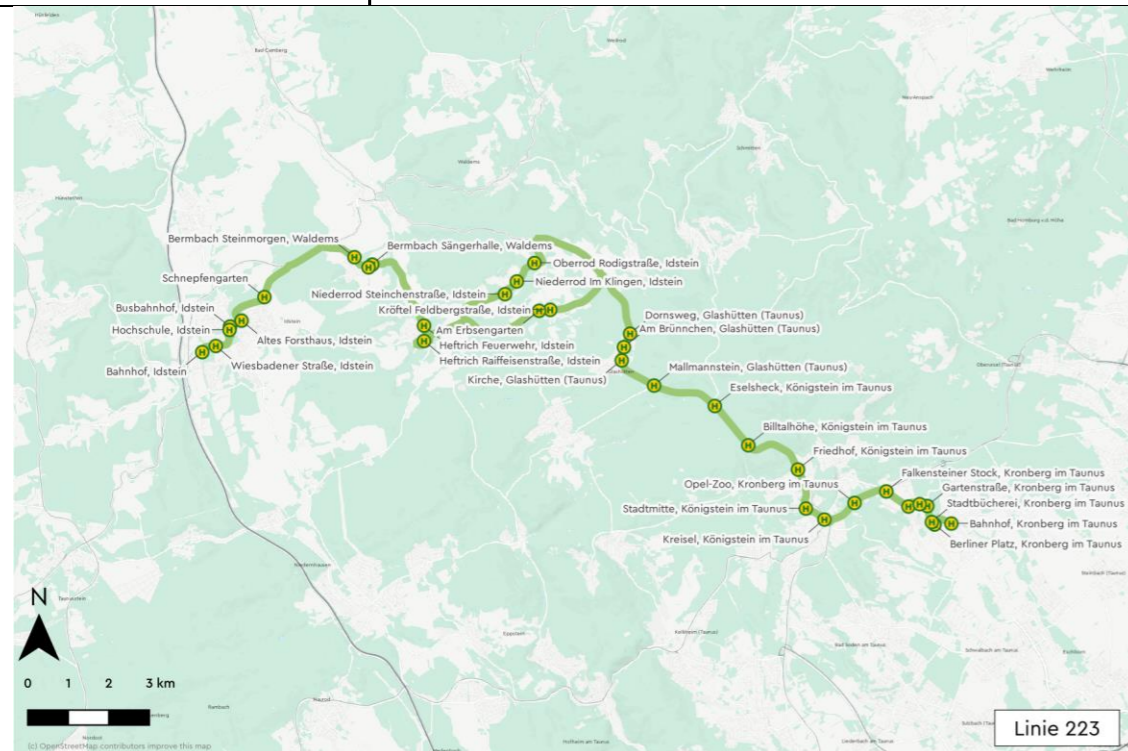


201 Nastätten, Busbahnhof <-> Bad Schwalbach, Bahnhof		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	32	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	851	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~280000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Midibus	
Linienbündel:	Bad Schwalbach/Aar (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Wis-pertaunus in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Kemel - Zorn - Niedermeilingen - Algenroth Verbindung: Nastätten - Algenroth - Niedermeilingen - Zorn Erschließung: Münchenroth, Algenroth, Niedermeilingen, Obermeilingen, Zorn, Langschie, Mappershain Verknüpfung: Nastätten --> Expressbus Verknüpfung: Kemel --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bad Schwalbach --> SPNV, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Bad Schwalbach Bahnhof, Kemel Mitte	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Bad Schwalbach Bf - Kemel, Die Haide	mittel
	Kemel, Die Haide - Nastätten ZOB	niedrig
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	

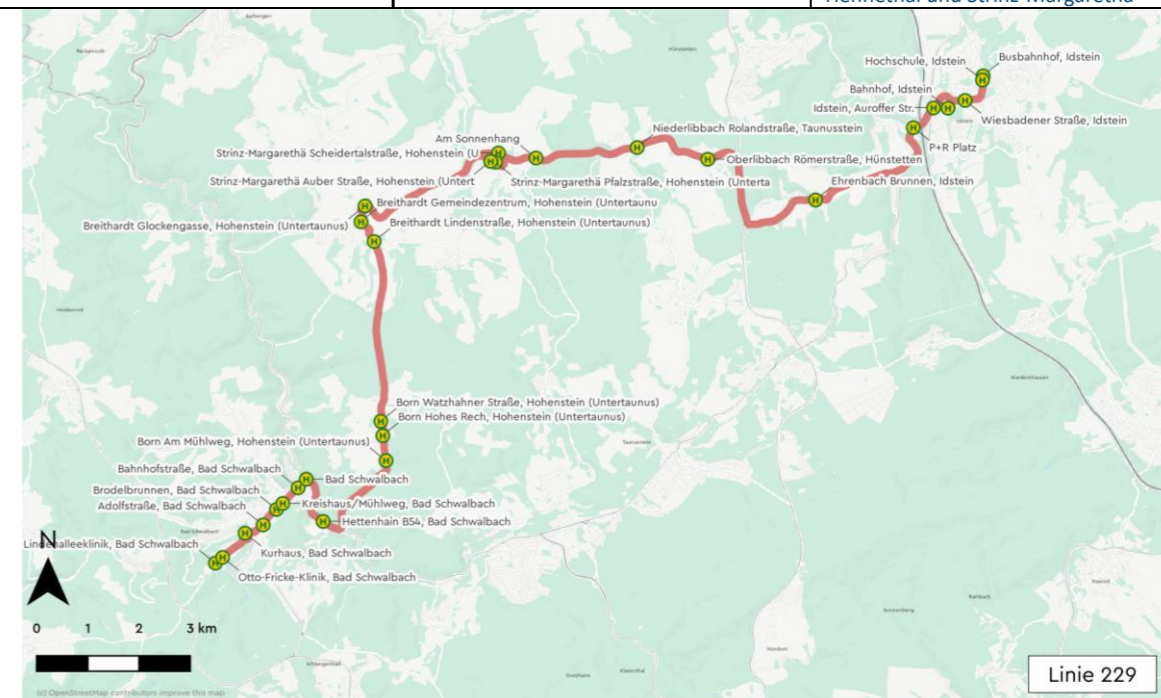
222 Idstein, Taubenberg <-> Idstein, Im Füllenschlag		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	6	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	369	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~120.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	30
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch tarifintegrierten EMIL Idstein in der SVZ	
Linienfunktion:	Erschließung: Idstein Taunusviertel, Krankenhaus, Im Füllenschlag	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Idstein, Im Füllenschlag - Idstein, Taubenberg	Basis
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridor Idstein



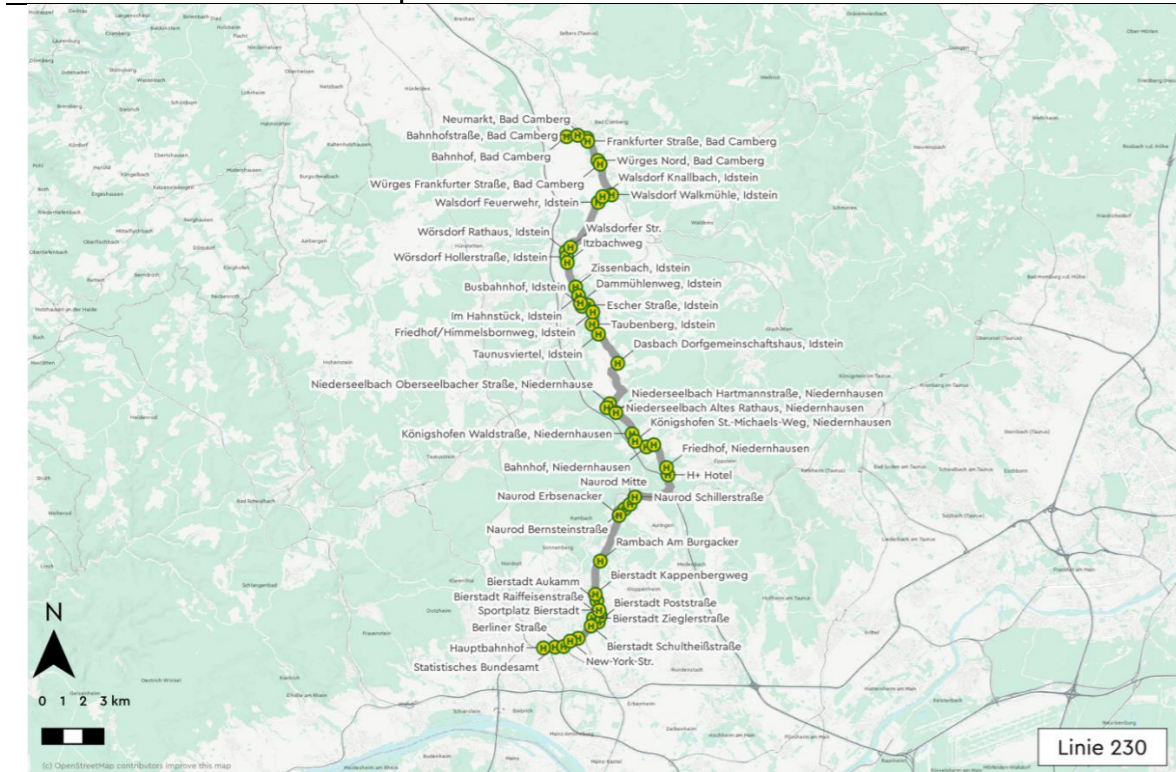
223 Idstein, Bahnhof <-> Kronberg, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	30	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1190	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~400.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 23:30 Uhr
	Samstag	6:30 - 23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 23:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Besonderheiten:	Aufnahme in RMV-Regionalbusnetz empfohlen Linienweg im Hochtataunuskreis in Abstimmung mit VHT: ggf. Führung über Königstein-Falkenstein	
Besonderheiten:	alternierender Linienweg Kröftel bzw. Oberrod/Niederrod mit Ersatz der taktlücke durch ODV	
Linienfunktion:	Verbindung: Idstein - Waldems - Königstein - Kronberg Erschließung: Heftrich, Kröftel, Oberrod, Niederrod Verknüpfung: Idstein --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Glashütten --> Lokalbus Verknüpfung: Königstein, Kronberg --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Schnepfengarten, Am Erbsengarten	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Führung über Falkenstein anstelle des Opel-Zoo	
Priorisierung:	Idstein Bf. - Königstein Bf.	Basis
	Königstein Bf. - Kronberg Bf.	hoch
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



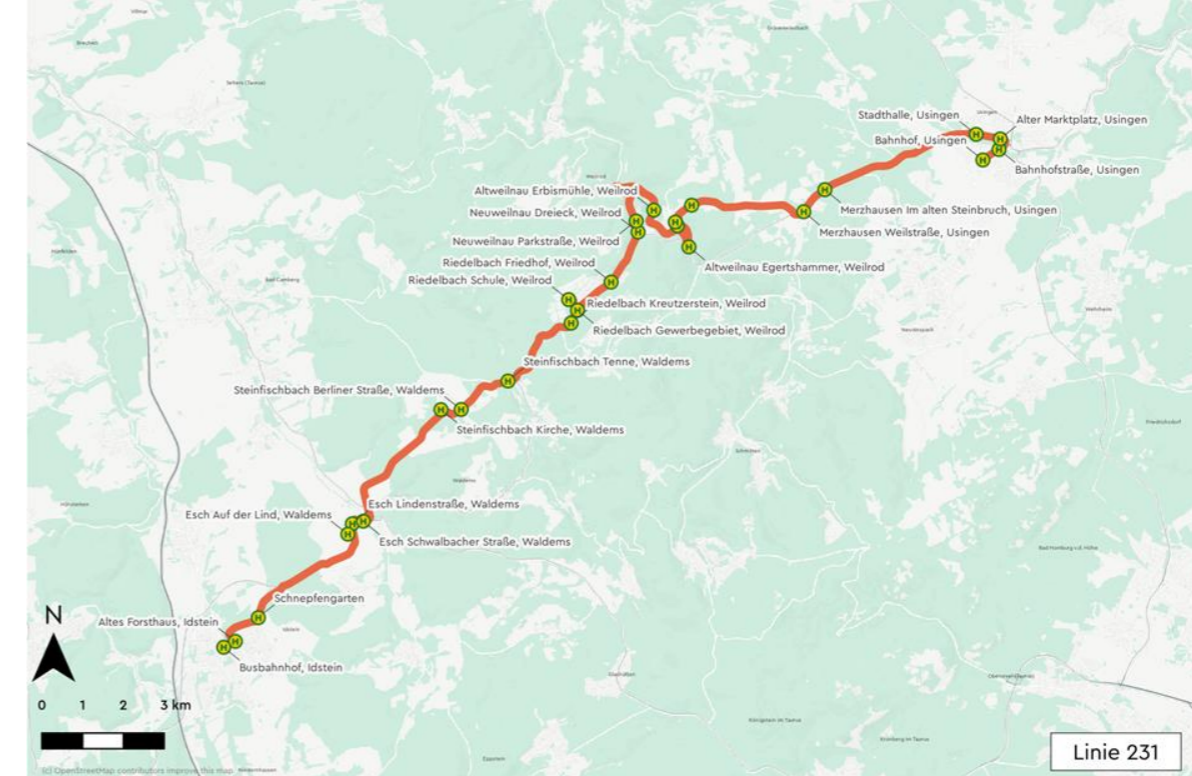
229 Idstein, Busbahnhof <-> Bad Schwalbach, Lindenalleeklinik		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	28	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	725	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~250.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Klein-/Midibus	
Linienbündel:	Bad Schwalbach/Aar (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Zentraltaunus in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Bad Schwalbach - Breithardt - Strinz-Margarethä Verbindung: Strinz-Margarethä - Niederlibbach - Ehrenbach - Idstein Erschließung: Bad Schwalbach Kliniken, Breithardt, Strinz-Margarethä, Niederlibbach, Oberlibbach, Ehrenbach Verknüpfung: Bad Schwalbach Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus, ODV Verknüpfung: Breithardt --> Expressbus, ODV Verknüpfung: Strinz-Margarethä --> Lokalbus, ODV Verknüpfung: Idstein --> SPNV, Regional- und Lokalbus, ODV	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Auroffer Str., P+R-Platz, Am Sonnenhang, Bad Schwalbach Bahnhof,	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Umstellung auf ODV	
Priorisierung:	Bad Schwalbach, Lindenalleeklinik - Idstein Busbf.	mittel
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridore Hennethal und Strinz-Margarethä



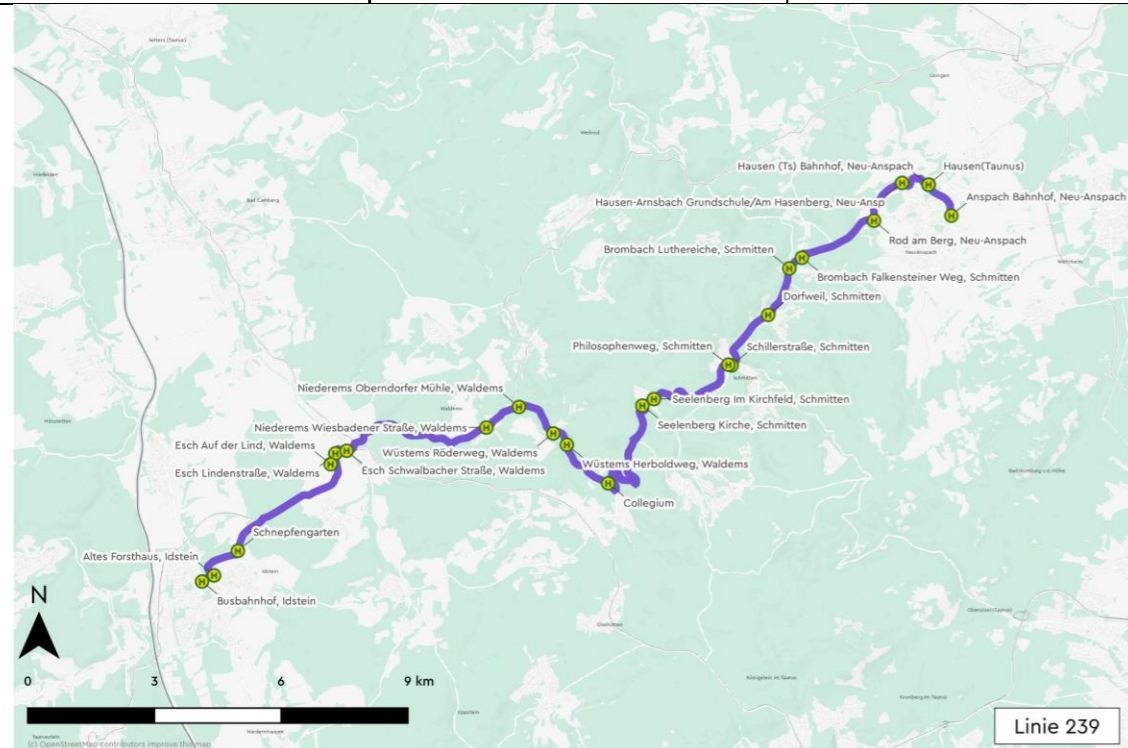
230 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Bad Camberg, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	37	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1499	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~570.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Besonderheiten:	Aufnahme in RMV-Regionalbusnetz empfohlen	
Linienfunktion:	Verbindung: WI Hbf - WI-Bierstadt - WI-Naurod - Niedernhausen	
	Erschließung: New-York-Straße, Bierstadt Sportplatz, H+Hotel	
	Erschließung: Oberseelbach, Dasbach, Idstein	
	Verknüpfung: WI Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Lokalbus Verknüpfung: WI-Bierstadt --> Metrobus Verknüpfung: Niedernhausen, Idstein, Bad Camberg --> SPNV, Regional- und Lokalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Am Haingraben, Schau-ins-Land, Schultheißstraße, Sportplatz Bierstadt	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Bad Camberg Bf. - Niedernhausen Bf.	Basis
	Niedernhausen Bf. - Wiesbaden Hbf	mittel
	Niedernhausen Bf. - Oberjosbach, Altes Rathaus	Ersatz für Linie 12
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



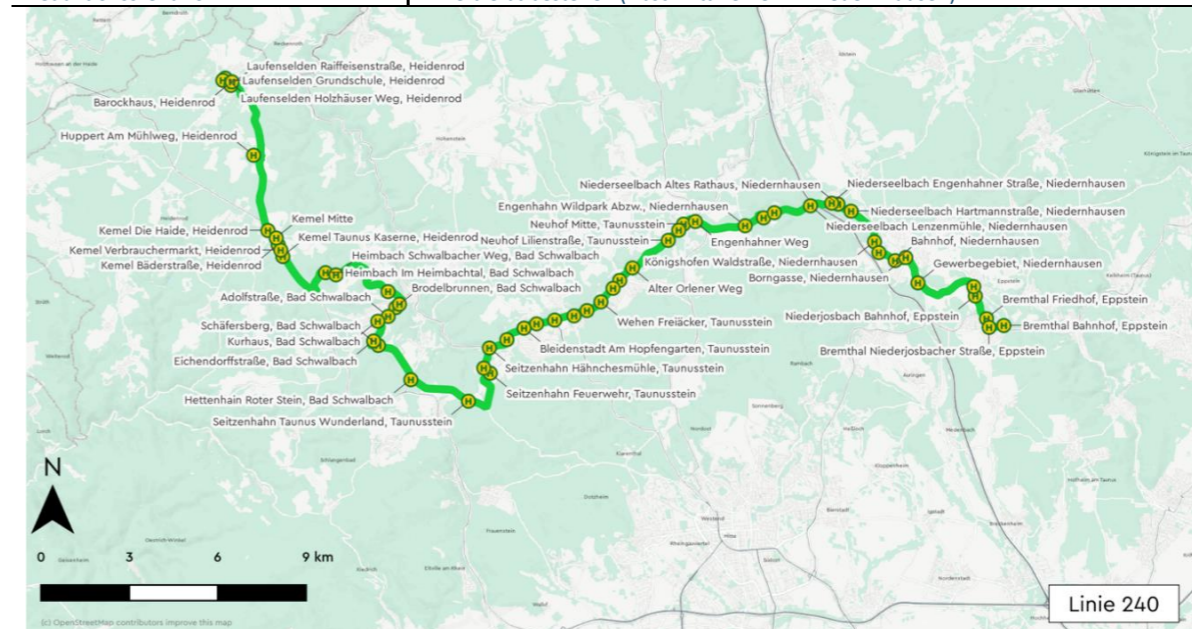
231 Idstein, Busbahnhof <-> Usingen, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	36	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	890	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~300.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz im Abschnitt Idstein - Steinfischbach durch On-Demand-Korridor Idsteiner Land in der SVZ; Linienweg im Hochtaunuskreis in Abstimmung mit VHT: Abstimmung mit Fahrten der Linie 81	
Linienfunktion:	Verbindung Idstein - Waldems - Weilrod - Usingen Erschließung: Esch, Steinfischbach, Riedelbach Verknüpfung: Idstein Busbf. --> Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Usingen Bf. --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Schnepfengarten	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Idstein Busbf. - Steinfischbach, Tenne	Basis
	Steinfischbach, Tenne - Usingen Bf.	mittel
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridor Esch



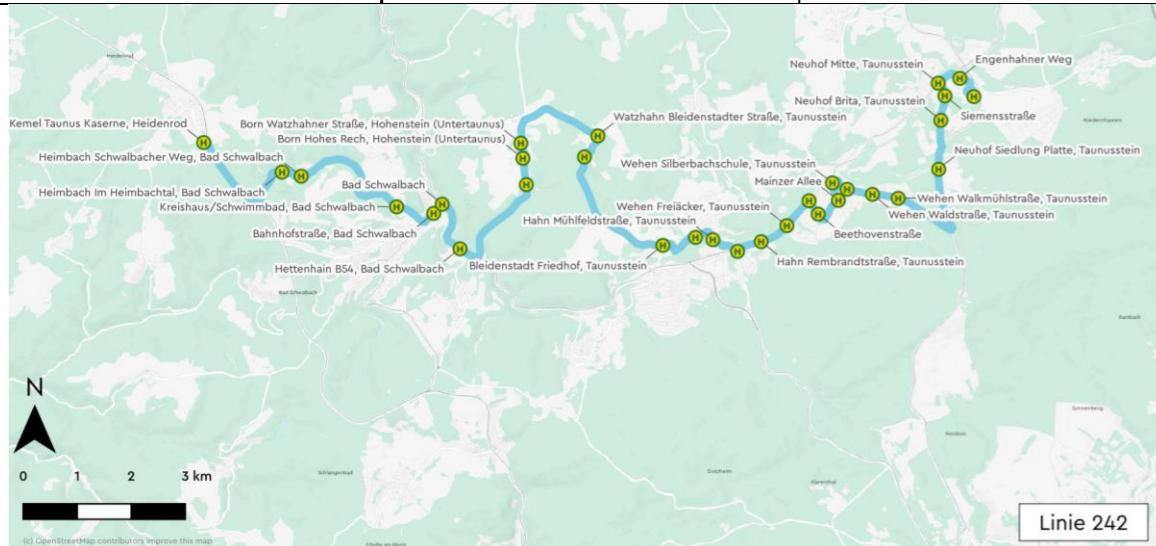
239 Idstein, Busbahnhof <-> Neu-Anspach, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	30	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	893	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~290.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz im Abschnitt Idstein - Steinfischbach durch On-Demand-Korridor Idsteiner Land in der SVZ; Linienweg im Hochaunuskreis in Abstimmung mit VHT: Abstimmung mit Fahrten der Linie 81	
Linienfunktion:	Verbindung Idstein - Waldems - Schmitten – Neu-Anspach Erschließung: Esch, Niederems, Wüstems Verknüpfung: Idstein Busbf. --> Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Wüstems --> Lokalbus Verknüpfung: Neu-Anspach Bf. --> SPNV, Lokalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Schnepfengarten, Collegium	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Idstein Busbf. – Niederems, Wiesbadener Straße	Hoch
	Niederems, Wiesbadener Straße – Neu-Anspach Bf.	mittel
	Niederems, Wiesbadener Straße – Reichenbach, Schulbergstraße	Ersatz für Ast nach Neu-Anspach
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	



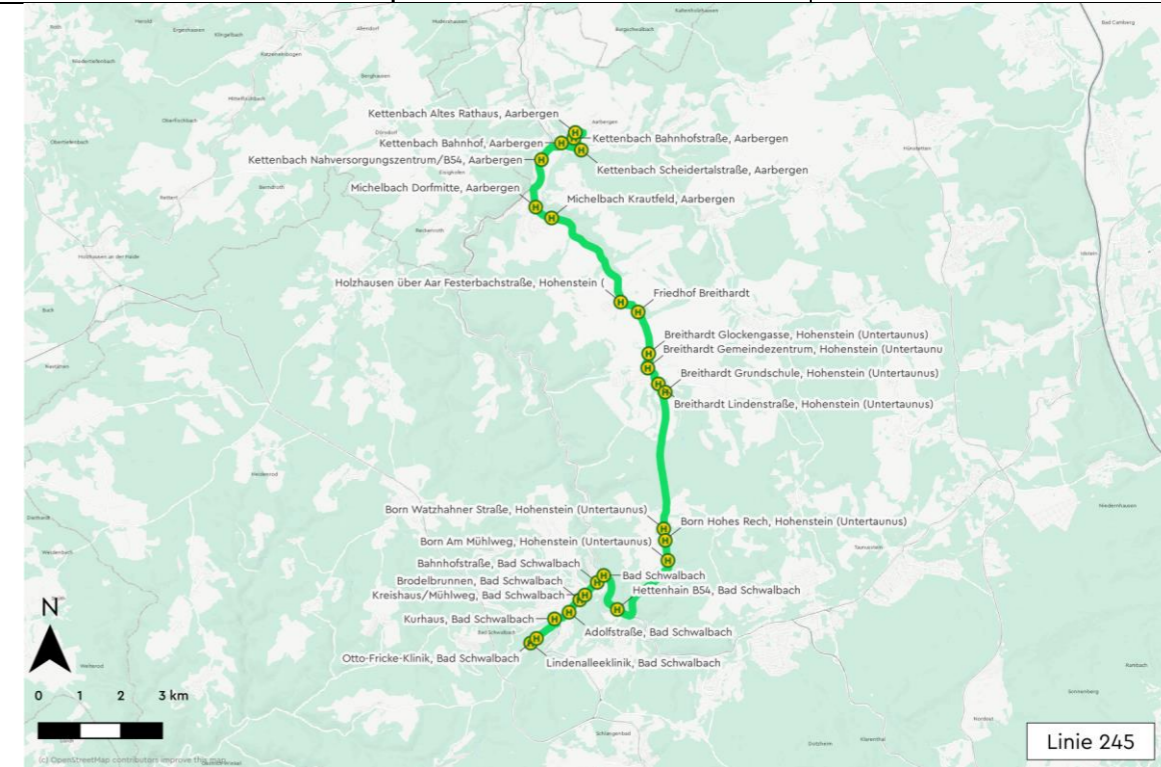
240 Bremthal, Bahnhof <-> Laufenselden, Raiffeisenstraße		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	55	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1609	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~570.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Kreisquerverbindung (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 23:30 Uhr
	Samstag	6:30 - 23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 23:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Kemel - Heimbach - Bad Schwalbach - Seitzenhahn Verbindung: Seitzenhahn - Taunusstein - Niedernhausen - Bremthal Erschließung: Laufenselden, Kemel, Heimbach Erschließung: Seitzenhahn, Engenhahn, Niedernhausen Gewerbegebiet Verknüpfung: Kemel Mitte --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bad Schwalbach Kurhaus --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bleidenstadt-West Bf. --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Hahn Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Neuhof Mitte --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Niedernhausen Bf. --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Bremthal Bf. --> SPNV, Regionalbus, Stadtbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Barockhaus, Kemel Mitte, Wehen West, Engenhahner Weg, Forsthausstr., Bleidenstadt-West Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Taktverdichtung im Abschnitt Hahn <-> Niedernhausen auf einen 30-Minuten-Takt	
Priorisierung:	Laufenselden, Raiffeisenstraße - Kemel, Die Haide	hoch
	Kemel, Die Haide - Niedernhausen, Gewerbegebiet	Basis
	Niedernhausen, Gewerbegebiet - Eppstein-Bremthal Bf.	hoch
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen (Abschnitt Kemel <-> Niedernhausen)	



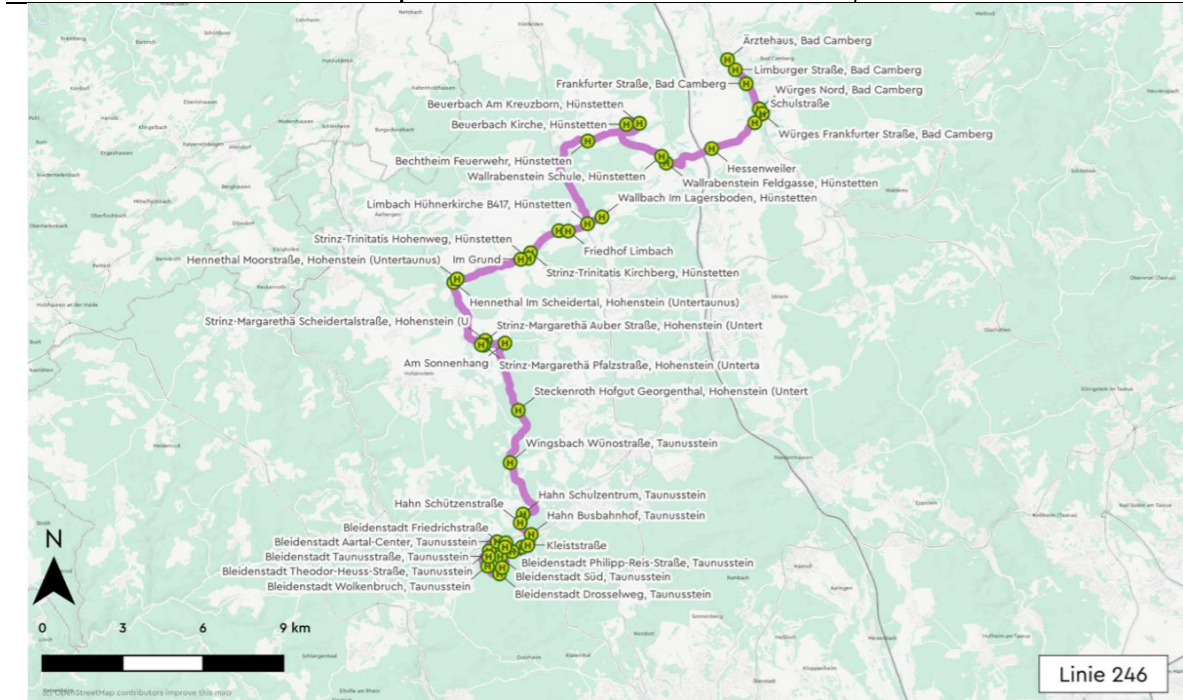
242 Neuhof, Auf dem kleinen Feld <> Kemel, Ehemalige Taunuskaserne		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	28	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	825	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~300.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Taunusstein (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch tarifintegrierten EMIL Taunusstein in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Kemel - Heimbach - Bad Schwalbach Bf. Verbindung: Bad Schwalbach - Born - Watzhahn - Taunusstein Erschließung: Heimbach, Born, Watzhahn, Hahn Erschließung: Wehen, Neuhofer Verknüpfung: Bad Schwalbach Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hahn Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Neuhofer Mitte --> Regional- und Expressbus	
festen Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Engenhahner Weg, Siemensstr., Wehen-West, Bad Schwalbach Bahnhof	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfauftrag:		
Priorisierung:	Kemel, Ehemalige Taunuskaserne - Bad Schwalbach Bf.	niedrig
	Bad Schwalbach, Lindenallee Klinik - Bad Schwalbach Bf.	Ersatz für Linie 229
	Bad Schwalbach Bf. - Neuhofer, Auf dem kleinen Feld	hoch
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridore Taunusstein, Watzhahn und Wehen



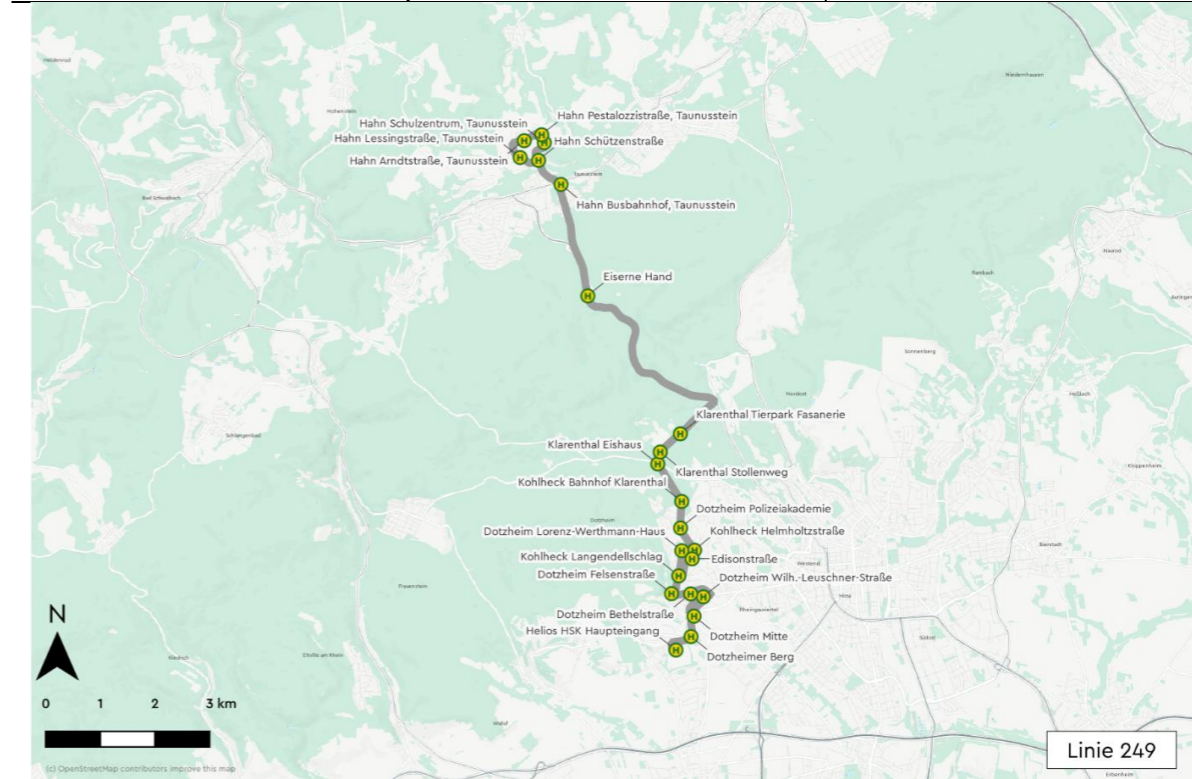
245 Bad Schwalbach, Lindenallee Klinik <> Kettenbach, Altes Rathaus		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	23	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	535	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~165.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Bad Schwalbach/Aar (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Bad Schwalbach - Born - Breithardt - Aarbergen Erschließung: Bad Schwalbach Kliniken, Holzhausen über Aar, Kettenbach Verknüpfung: Bad Schwalbach Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Breithardt --> Lokalbus, ODV Verknüpfung: Kettenbach --> Regional- und Lokalbus	
festen Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Bad Schwalbach Bahnhof, Friedhof Breithardt	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfauftrag:		
Priorisierung:	Bad Schwalbach, Lindenallee Klinik - Kettenbach, Altes Rathaus	Basis
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand Korridor Breithardt



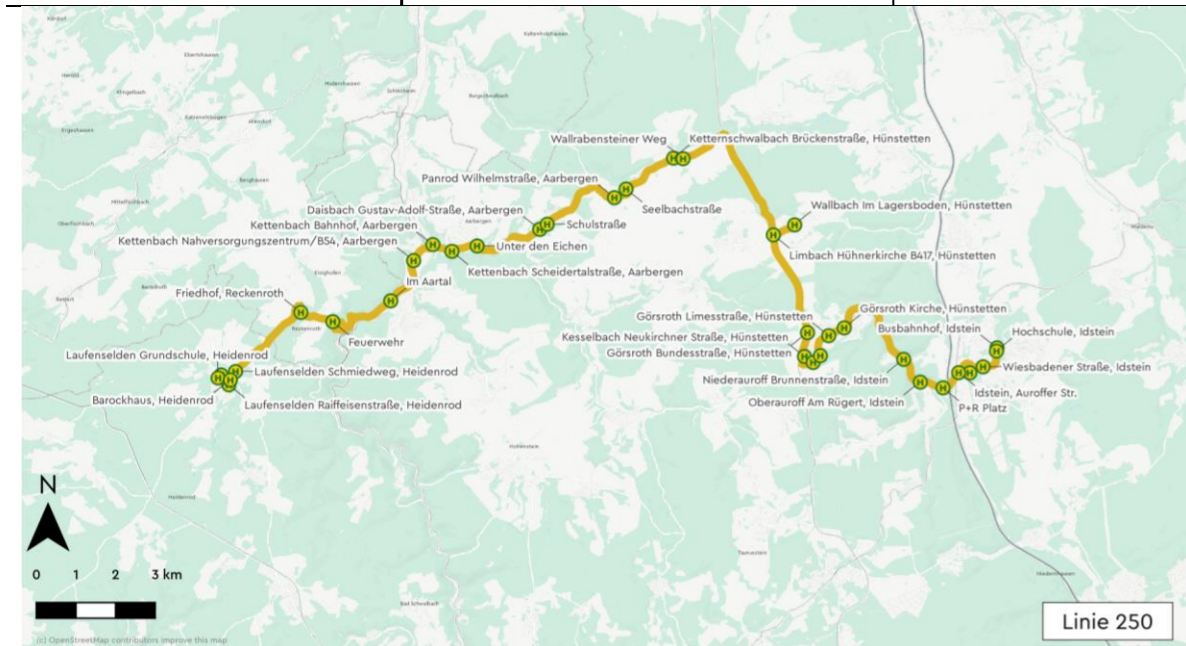
246 Bleidenstadt-Süd <> Bad-Camberg, Ärztehaus		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	44	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1112	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~360.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Klein-/Midibus	
Linienbündel:	Taunusstein (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Hahn - Strinz-Margarethä - Strinz-Trinitatis - Wallbach Verbindung: Wallbach - Bechtheim - Beuerbach - Wallrabenstein - Bad Camberg Erschließung: Bleidenstadt, Hahn, Wingsbach Erschließung: Hennethal, Strinz-Trinitatis, Limbach Erschließung: Bechtheim, Beuerbach, Wallrabenstein Verknüpfung: Bleidenstadt Bf. --> SPNV Verknüpfung: Hahn Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Limbach Hühnerkirche --> Regional- und Expressbus, ODV Verknüpfung: Bad Camberg --> Regionalbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Schulstr., Hessenweiler, Friedhof Limbach, Im Grund, Am Sonnenhang, Im Obergrund, Bleidenstadt Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Bleidenstadt Süd - Wallbach, Im Lagersboden	mittel
	Wallbach, Im Lagersboden - Beuerbach, Am Kreuzborn	Basis
	Beuerbach, Am Kreuzborn - Bad Camberg, Ärztehaus	niedrig
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Ersatz durch On-Demand-Korridore Taunusstein, Strinz-Margarethä und Wörsdorf



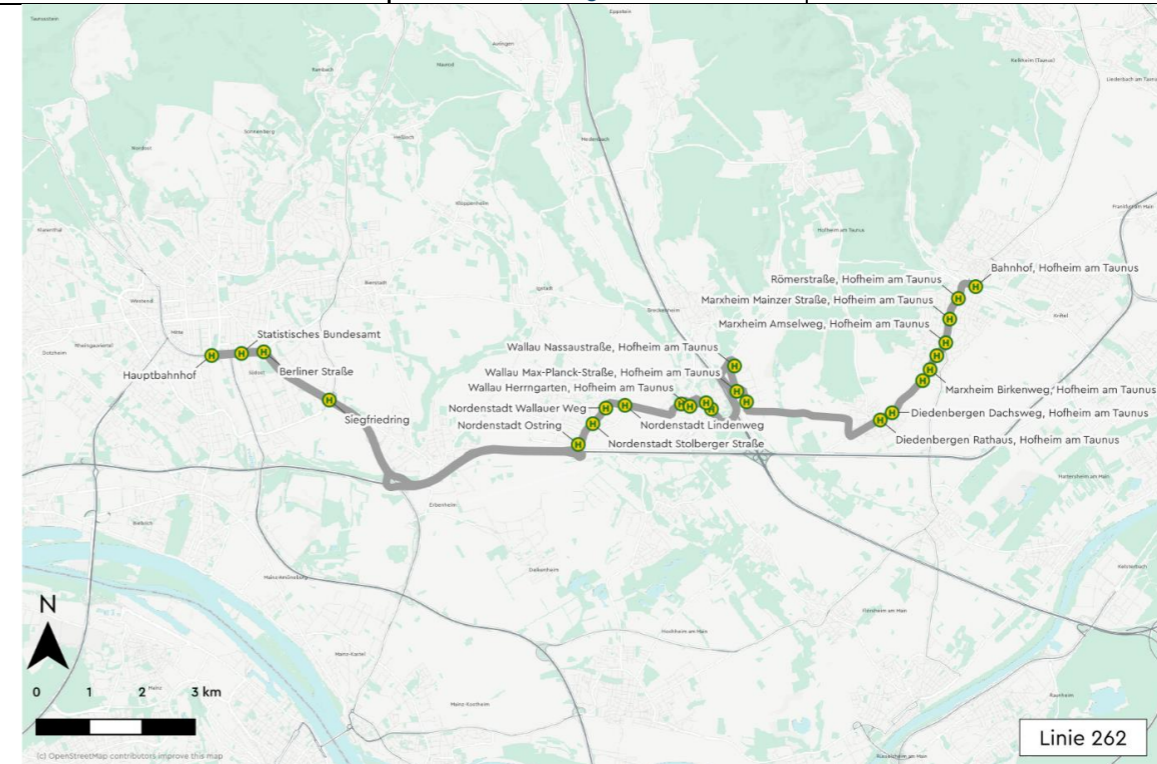
249 Hahn, Schulzentrum <> Wiesbaden-Dotzheim, Helios HSK		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	13	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	385	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~130.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Midibus	
Linienbündel:	Taunusstein (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Aartalbahn-Vorlaufbetrieb im 30-Minuten-Takt	
Linienfunktion:	Verbindung: Hahn - WI-Kohlheck - WI-Dotzheim Erschließung: Hahn, WI Fasanerie, WI-Kohlheck, WI-Dotzheim Verknüpfung: Hahn Bf., Eiserne Hand --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Klarenthal Bf. --> SPNV Verknüpfung: Dotzheim Mitte --> Metrobus, Sprinterbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Im Obergrund	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	WI-Dotzheim, Helios HSK - Hahn, Schulzentrum	niedrig
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	Kein Ersatzangebot



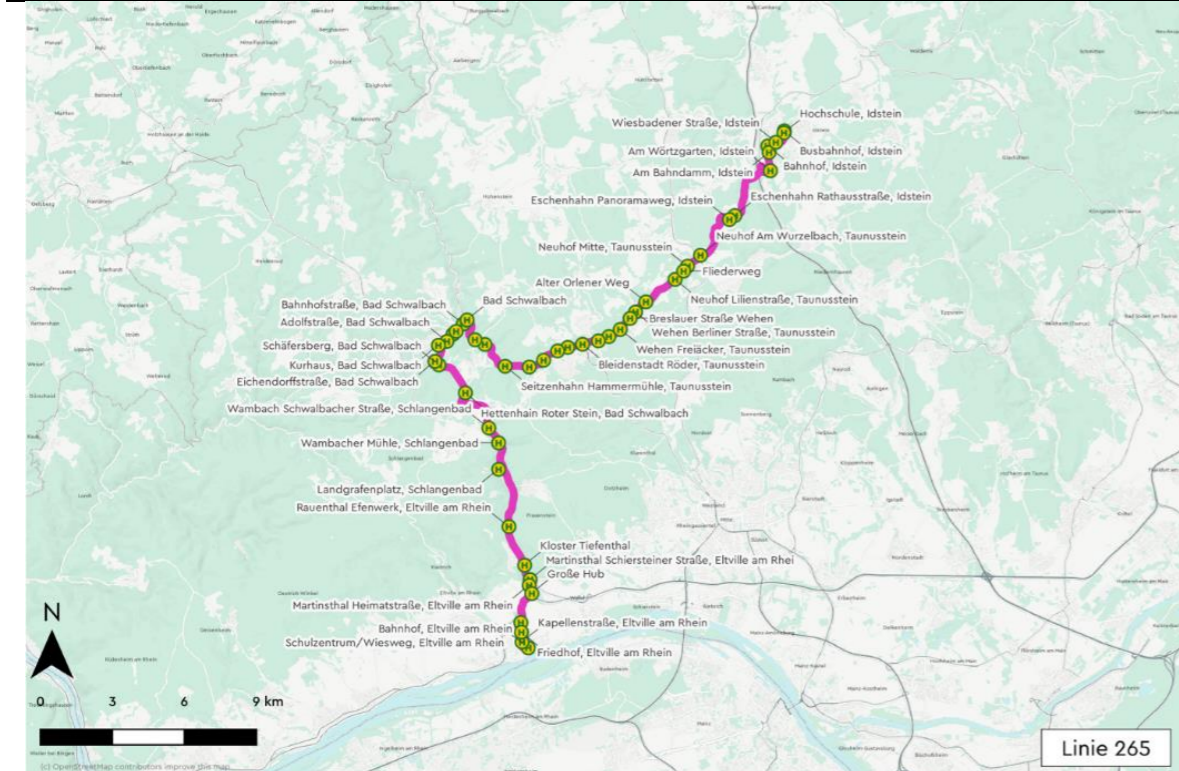
250 Idstein, Busbahnhof <-> Laufenselden, Raiffeisenstraße		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	34	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	851	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~190.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idstein-Hühnerkirche (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch On-Demand-Korridor Zentraltaunus in der SVZ	
Linienfunktion:	Verbindung: Heidenrod - Aarbergen - Hünstetten - Idstein Erschließung: Laufenselden, Reckenroth Erschließung: Daisbach, Panrod, Kettenschwalbach, Wallbach Erschließung: Görsroth, Kesselbach, Niederauroff, Oberauroff Verknüpfung: Kettenbach --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Wallbach Hühnerkirche --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Idstein Bf. --> SPNV, Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Idstein Busbf. --> Regional- und Lokalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Auroffer Str., Wallrabensteiner Weg, Seelbachstr., Schulstr., Unter den Eichen, Im Aartal, Feuerwehr	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Idstein Busbf. - Michelbach, Nahversorgungszentrum	Basis
	Michelbach, Nahversorgungszentrum - Laufenselden, Raiffeisenstraße	hoch
Reduktionsszenario:	Linie entfällt	



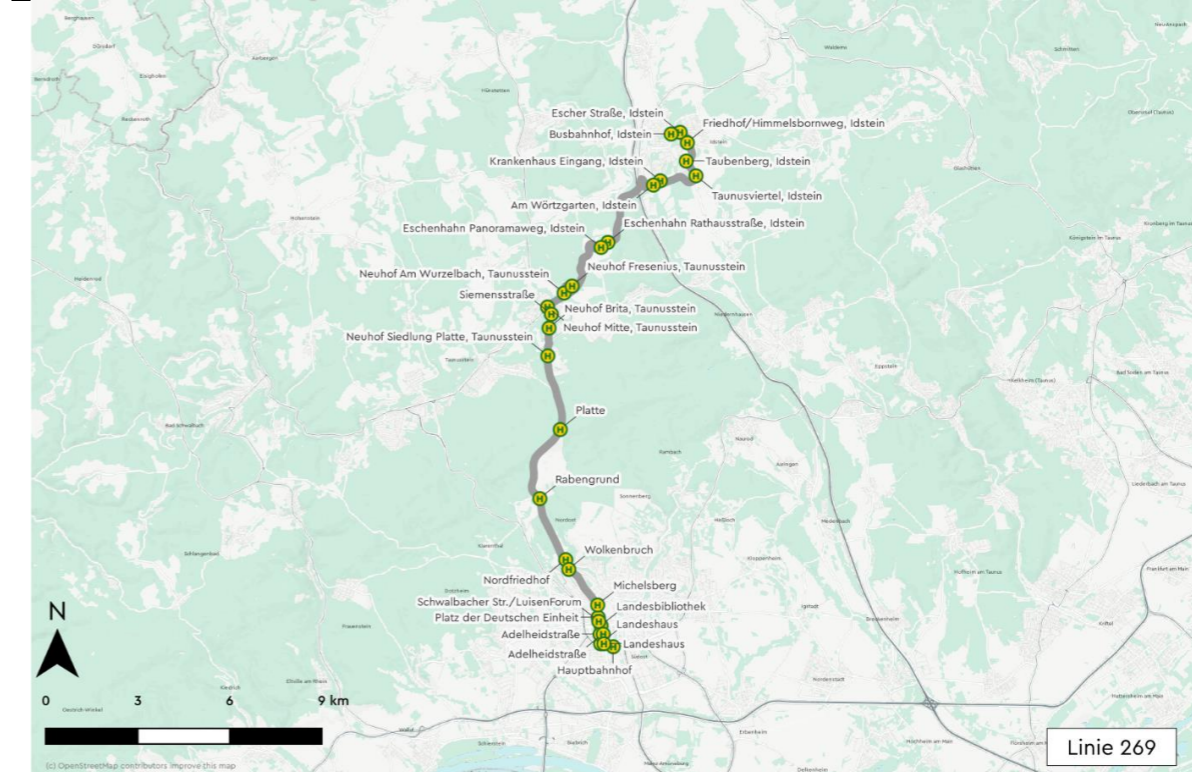
262 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Hofheim am Taunus, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	21	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1504	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~510.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Vordertaunus (RMV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	05:30 - 23:00 Uhr
	Samstag	06:30 - 23:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	10:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	30/60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden Innenstadt - WI-Nordenstadt - Hofheim Erschließung: Gewerbegebiet Wallau, Hofheim-Diedenbergen Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Wallau Ländcheshalle --> Metro- und Stadtbus Verknüpfung: Hofheim Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Nordenstadt, Ostring	hoch
	Nordenstadt, Ostring - Hofheim Bf.	Basis



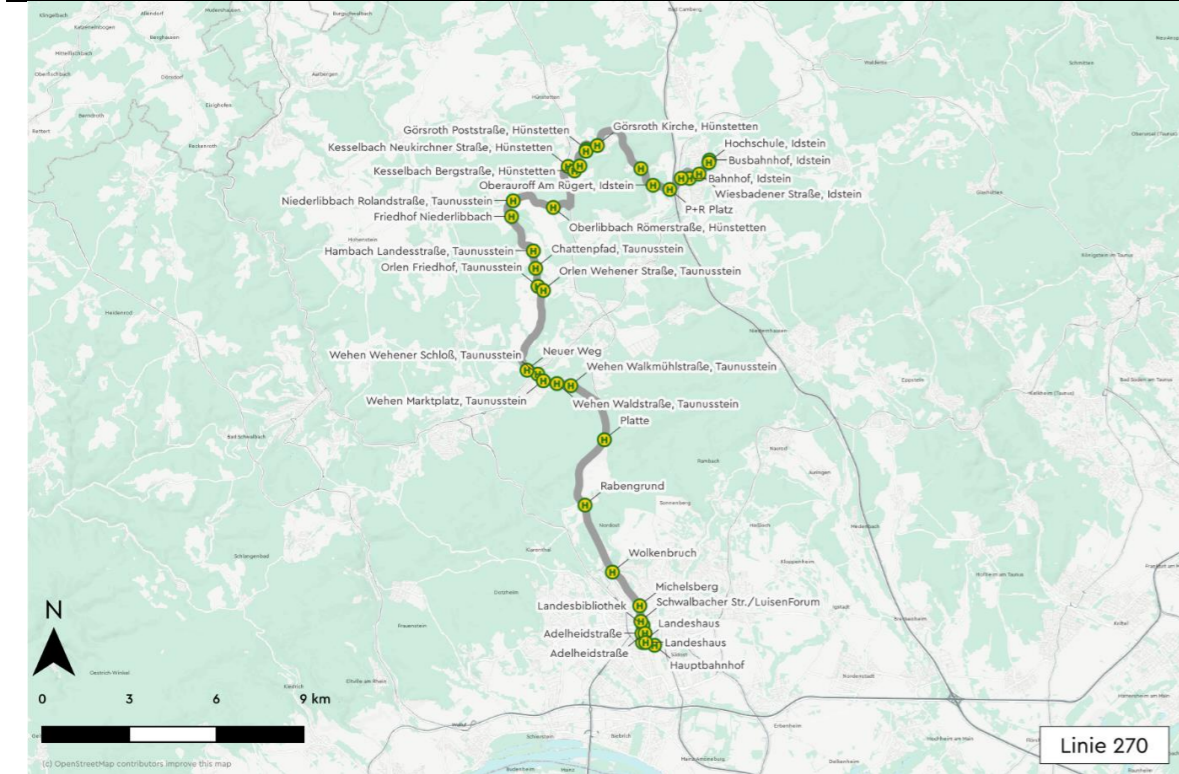
265 Idstein, Busbahnhof <-> Eltville am Rhein, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	40	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1582	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~580.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Kreisquerverbindung (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Linienfunktion:	Verbindung: Eltville - Martinsthal - Schlangenbad - Bad Schwalbach Verbindung: Bad Schwalbach - Taunusstein - Eschenhahn - Idstein Erschließung: Eltville, Martinsthal Erschließung: Bad Schwalbach, Aartal Verknüpfung: Idstein Busbf. --> Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Idstein Bf. --> SPNV, Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Neuhof Mitte --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Hahn Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bleidenstadt-West Bf. --> SPNV Verknüpfung: Bad Schwalbach Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bad Schwalbach Kurhaus --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Eltville Bf. --> SPNV, Regional- und Lokalbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wehen-West, Bleidenstadt-West Bf., Bad Schwalbach Bahnhof, Kloster Tiefenthal, Große Hub	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Aufwertung zum Expressbus und Ergänzung durch Regionalbuslinie	
Priorisierung:	Eltville am Rhein Bf. - Idstein, Busbf.	Basis
Reduktionsszenario	Linie bleibt bestehen	



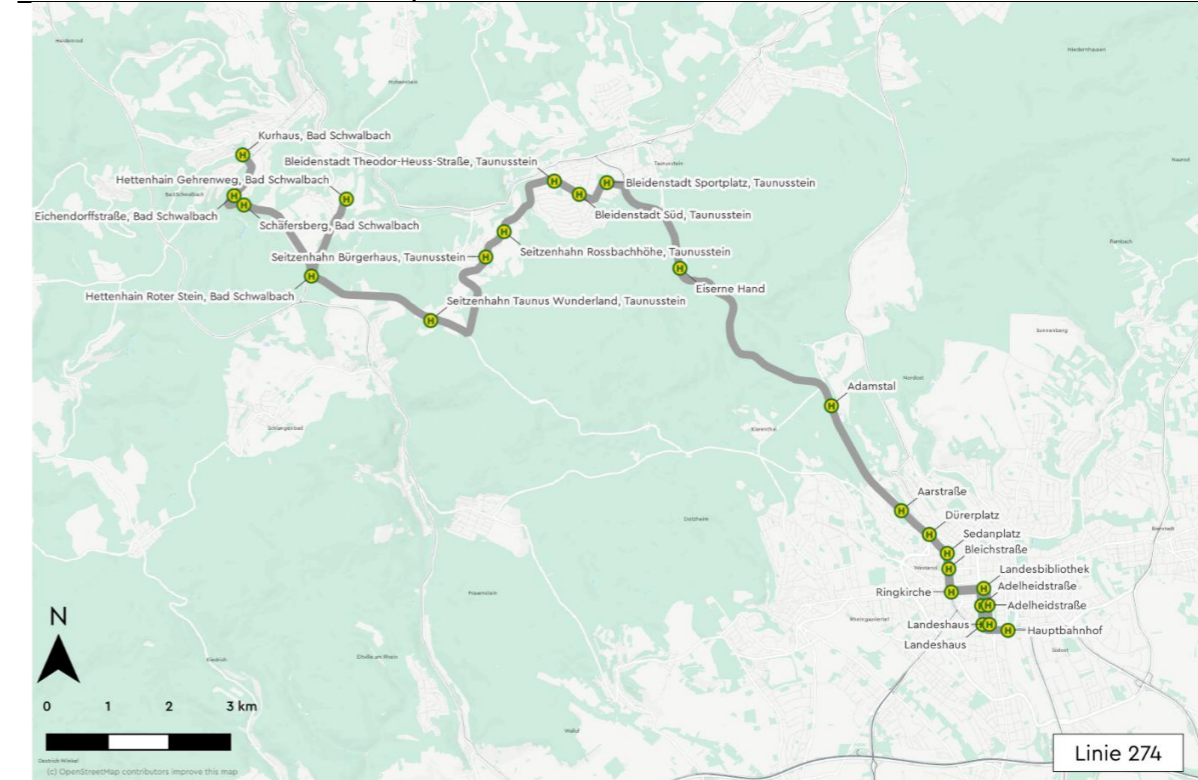
269 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Idstein, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	24	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	975	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~370.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Wiesbaden-Nord (RMV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Besonderheiten:	Verlängerung einzelner Fahrten zum Berufsschulzentrum Wiesbaden	
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - Neuhof - Eschenhahn - Idstein Erschließung: Neuhof Fresenius, Idstein Krankenhaus und taunusviertel Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Neuhof Mitte --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Idstein Busbf. --> Regional- und Lokalbus Verknüpfung: Idstein Bf. --> SPNV, Regional- und Lokalbus	
festе Maßnahmen:	Neue Haltestelle: Siemensstr.	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße	
Prüfaufträge:	Aufwertung zum Expressbus und Ergänzung durch Regionalbuslinie	
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Idstein, Busbf.	Basis
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	



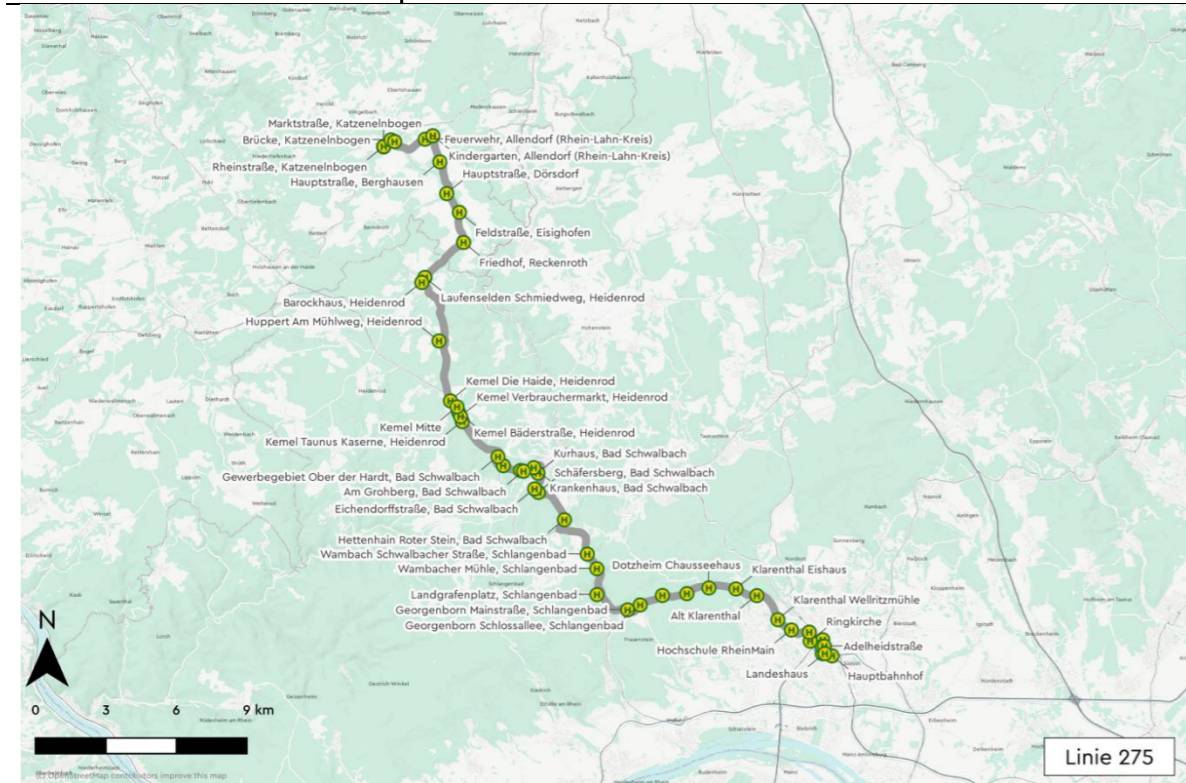
270 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Idstein, Busbahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	33	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1321	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~460.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Taunusstein (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 23:30 Uhr
	Samstag	6:30 - 23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 23:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Besonderheiten:	Verlängerung einzelner Fahrten zum Berufsschulzentrum Wiesbaden	
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - Wehen - Orlen - Ober-/Niederlibbach	
	Verbindung: Orlen - Ober-/Niederlibbach - Görsroth - Kesselbach - Idstein	
	Erschließung: Wehen, Orlen, Ober-/Niederlibbach	
	Erschließung: Kesselbach, Görsroth, Ober-/Niederaueroff	
	Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Niederlibbach --> Lokalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen:	
	Neuer Weg, Chattenpfad, Friedhof Niederlibbach, P+R-Platz, Auroffer Str.	
	flankierende Maßnahmen:	
	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße	
	Prüfaufträge:	
Taktverdichtung Wiesbaden – Wehen auf einen 30-Minuten-Takt		
Priorisierung	Wiesbaden Hbf – Idstein, Busbf.	Basis
Reduktionsszenario	Linie bleibt bestehen	



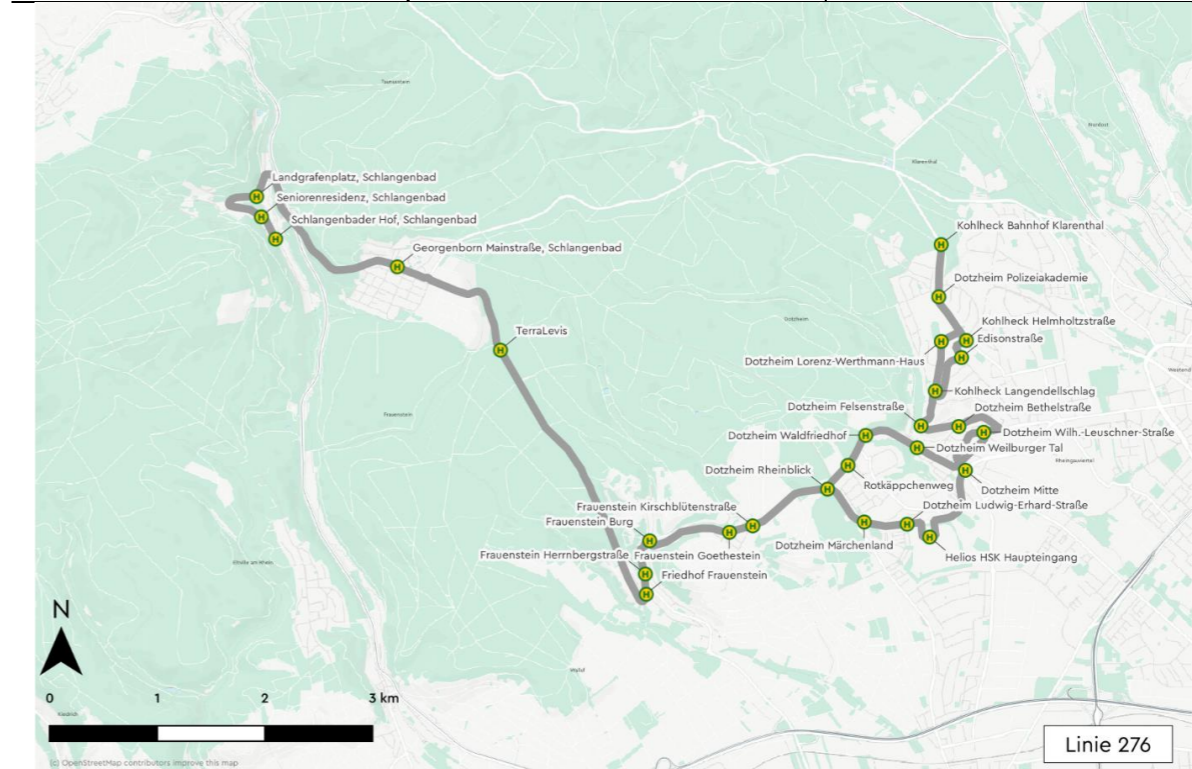
274 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Bad Schwalbach, Kurhaus		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	26	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1052	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~390.000	
Aufgabenträger:	RMV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Wiesbaden-West (RMV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Besonderheiten:	veränderter Linienweg im Aartalbahn Ohne-Fall über Hahn und Aarstraße; Verlängerung einzelner Fahrten zum Berufsschulzentrum Wiesbaden	
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - Bleidenstadt - Seitzenhahn - Hettenhain	
	Verbindung: Seitzenhahn - Hettenhain - Bad Schwalbach	
	Erschließung: Bleidenstadt, Seitzenhahn, Hettenhain	
	Verknüpfung: Wiesbaden Hbf --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Eiserne Hand Bf. --> SPNV, Regionaler Quartiersbus	
feste Maßnahmen:	Verknüpfung: Hettenhain Roter Stein --> Regional- und Expressbus	
	Verknüpfung: Bad Schwalbach Kurhaus --> Regional- und Expressbus, ODV	
flankierende Maßnahmen:	Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Bad Schwalbach, Kurhaus	Basis
Reduktionsszenario	Linie bleibt bestehen	



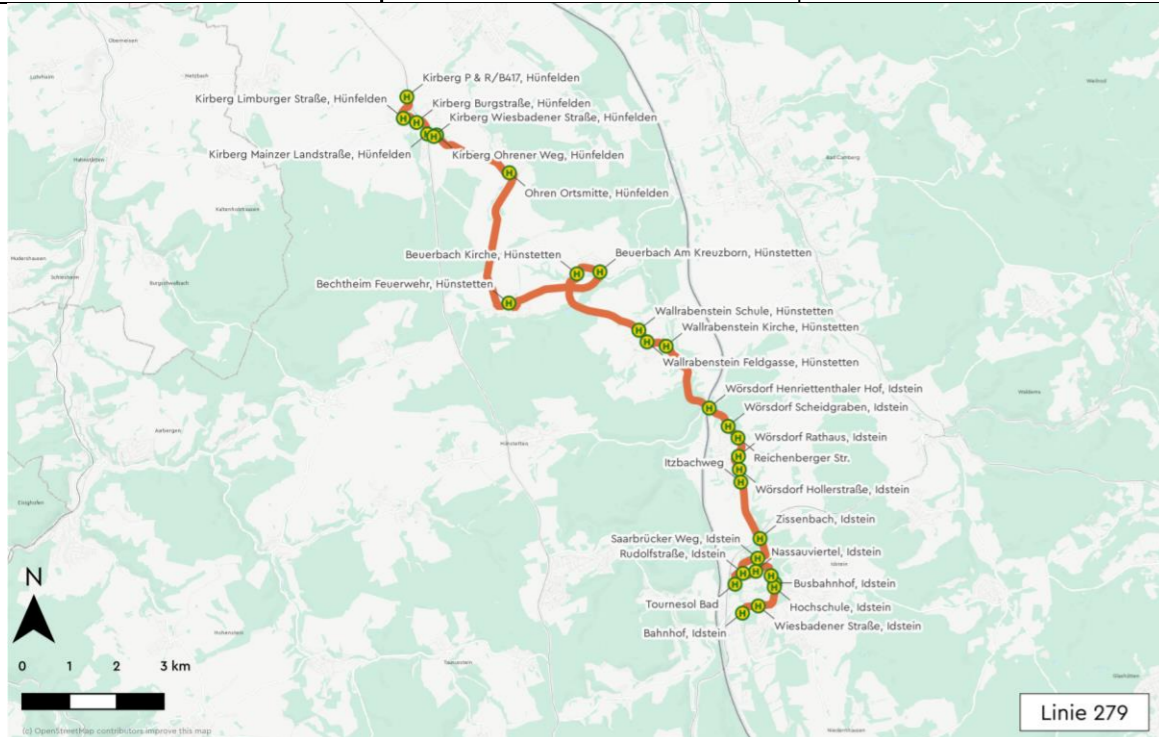
275 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Katzenelnbogen, Rheinstraße		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	45	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1812	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~650.000	
Aufgabenträger:		
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:		
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Besonderheiten:	Verlängerung einzelner Fahrten zum Berufsschulzentrum Wiesbaden	
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden - Georgenborn - Schlangenbad - Wambach	
	Verbindung: Schlangenbad - Bad Schwalbach - Kemel - Heidenrod - Katzenelnbogen	
	Erschließung: Georgenborn, Kemel	
	Erschließung: Reckenroth, Eisighofen, Dörsdorf, Berghausen, Allendorf	
	Verknüpfung: Laufenselden Barockhaus --> Regional- und Lokalbus	
	Verknüpfung: Kemel Mitte --> Regional- und Expressbus, ODV	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Kemel Mitte, Barockhaus	
	flankierende Maßnahmen: Verschärfte Kontrolle des Parkraums in der Moritzstraße; Reduktion des MIV in der Bleichstraße	
	Prüfaufträge:	
	Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Katzelenbogen, Rheinstraße
	Reduktionsszenario	Linie bleibt bestehen



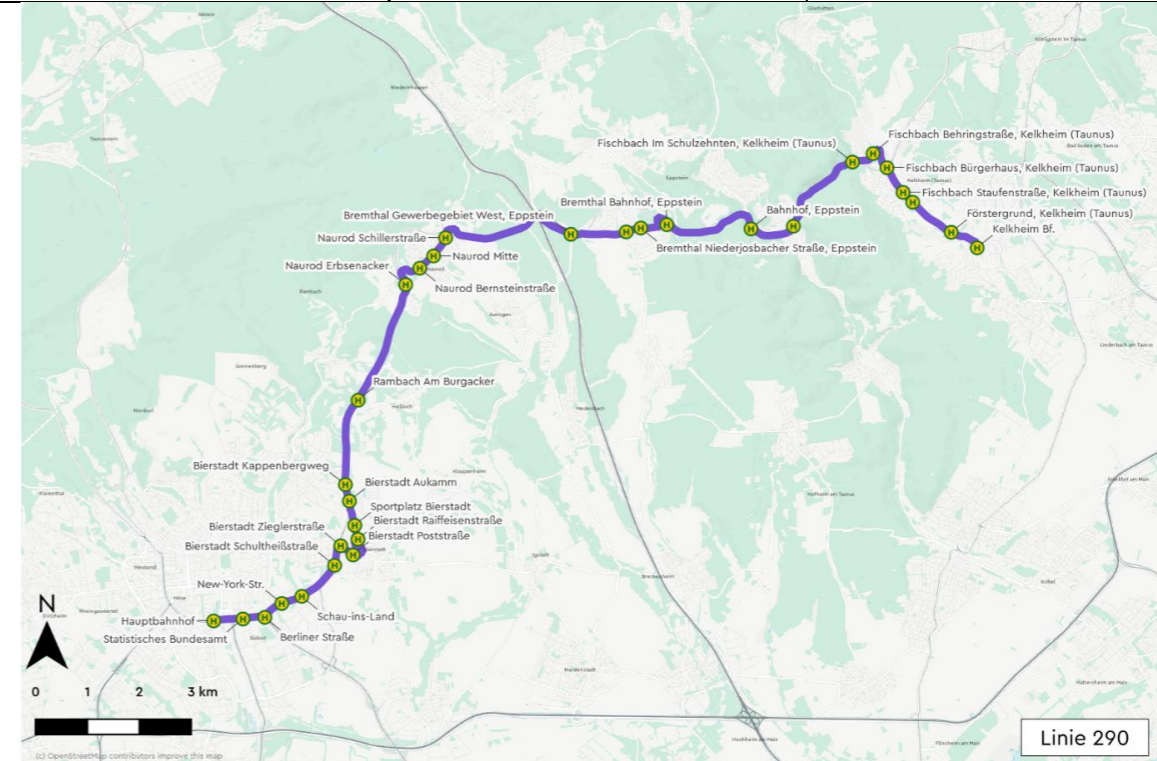
276 Kohlheck, Bahnhof Klarenthal <-> Schlangenbad, Schlangenbader Hof		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	15	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	442	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~140.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Klein-/Midibus	
Linienbündel:	Rheingau-Ost (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: WI-Dotzheim - WI-Frauenstein - Georgenborn - Schlangenbad	
	Erschließung: WI-Dotzheim, WI-Frauenstein, Georgenborn, Schlangenbad	
	Verknüpfung: WI Klarenthal Bf. --> SPNV	
	Verknüpfung: WI Dotzheim Mitte --> Metrobus	
feste Maßnahmen:	Verknüpfung: Georgenborn Mainstraße --> Expressbus	
	Verknüpfung: Schlangenbad Landgrafenplatz --> Regional- und Lokalbus	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	WI-Kohlheck, Klarenthal Bf. - WI-Dotzheim, Helios HSK	mittel
	WI-Dotzheim, Helios HSK - Schlangenbad, Schlangenbader Hof	hoch
Reduktionsszenario	Linie entfällt	kein Ersatzangebot



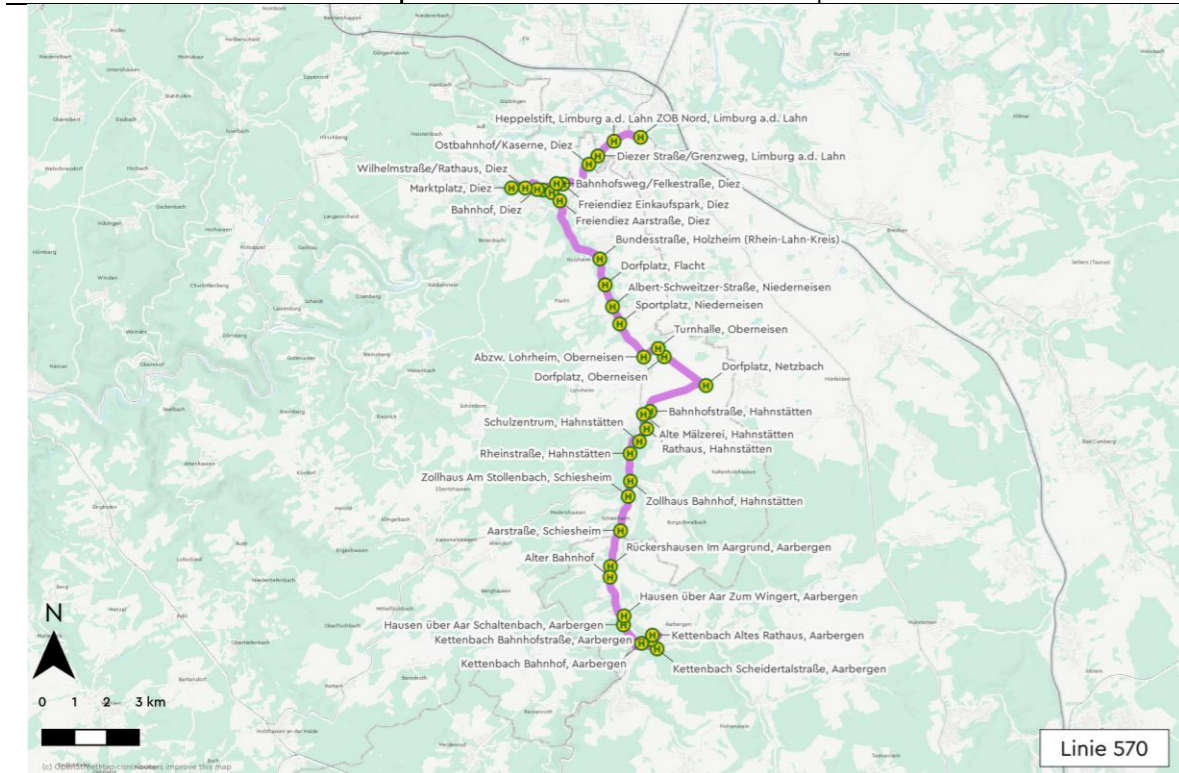
279 Idstein, Bahnhof <-> Hünfelden, Kirberg P+R		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	22	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	484	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~140.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idstein-Hühnerkirche (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	6:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	-
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Besonderheiten:	ggf. kommunale Finanzierung des Abschnitts Bechtheim - Kirberg	
Linienfunktion:	Verbindung: Hünfelden - Hünstetten - Idstein	
	Erschließung: Kirberg, Ohren, Bechtheim, Beuerbach, Wallrabenstein	
	Erschließung: Wörsdorf, Idstein Nassauviertel	
	Verknüpfung: Kirberg P+R --> Expressbus	
	Verknüpfung: Bechtheim Feuerwehr --> Lokalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Itzbachweg, Reichenberger Str.	
	flankierende Maßnahmen:	
	Prüfaufträge:	
	Priorisierung:	Kirberg P+R - Beuerbach, Am Kreuzborn niedrig Beuerbach, Am Kreuzborn - Idstein Bf. Basis
Reduktionsszenario	Linie entfällt Ersatz durch On-Demand-Korridor Wörsdorf	



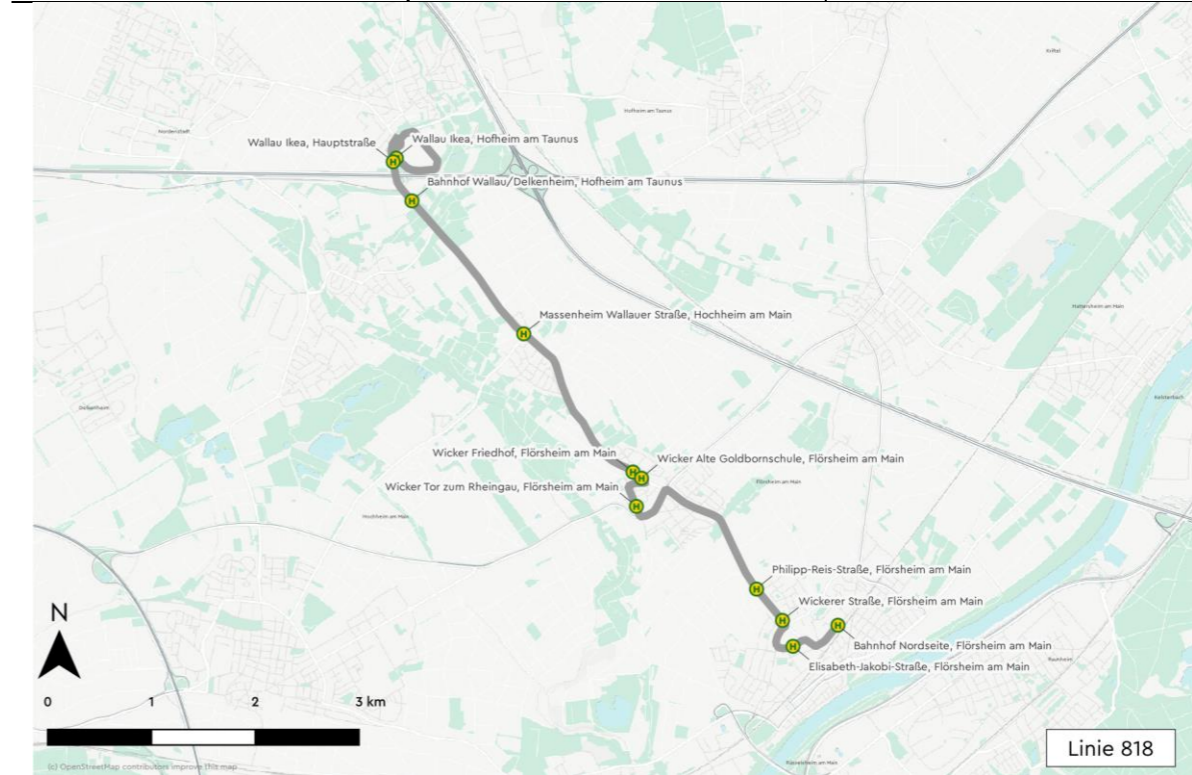
290 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Kelkheim, Bahnhof		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	25	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1011	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~340.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 23:30 Uhr
	Samstag	6:30 - 23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 23:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wiesbaden Hbf - Wiesbaden-Bierstadt - Wiesbaden-Naurod - Eppstein - Kelkheim Erschließung: WI New-York-Straße, WI-Bierstadt, WI-Naurod Erschließung: Eppstein, Kelkheim-Fischbach	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Am Haingraben, Schau-ins-Land, Schultheiße Straße, Sportplatz Bierstadt	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wiesbaden Hbf - Kelkheim Bf.	mittel



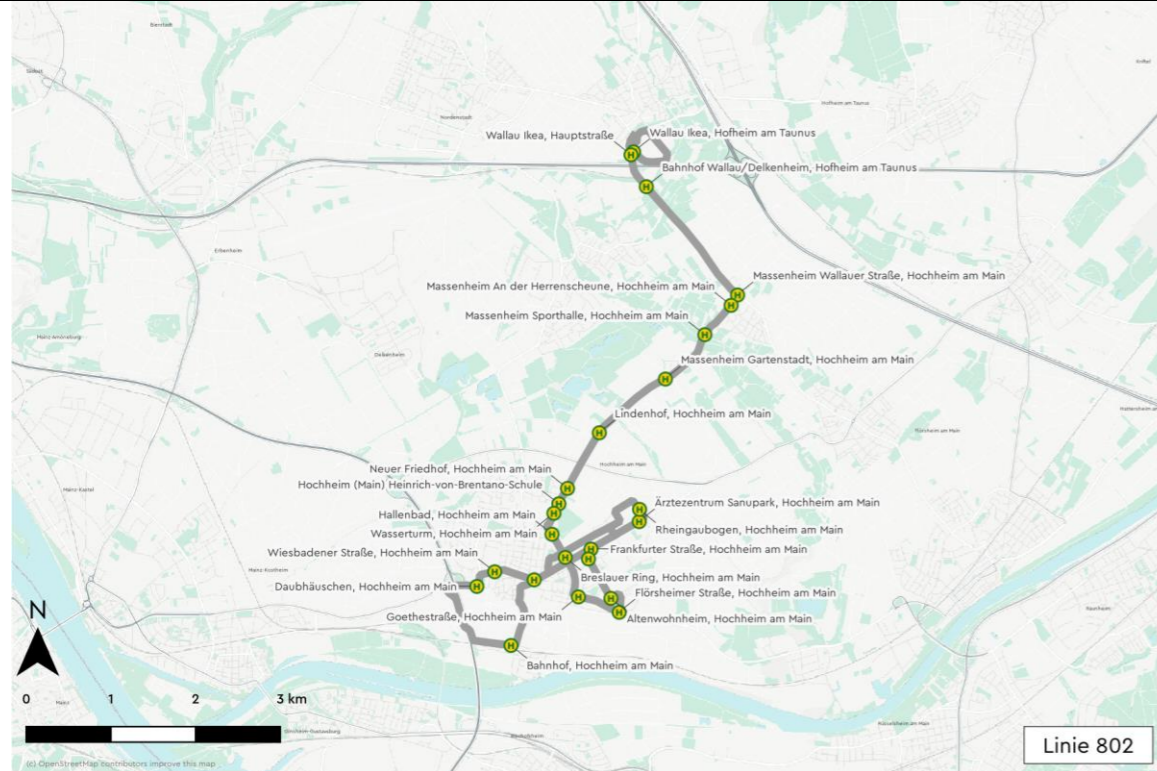
570 Limburg a.d. Lahn, ZOB <> Kettenbach, Altes Rathaus		
Produktkategorie	Regionalbus (VRM RegioBus)	
Streckenlänge (km)	28	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	945	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~340.000	
Aufgabenträger:	VRM	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Aartal (VRM)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr
	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertag	5:00 - 0:00 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	120
	Nacht	-
Besonderheiten:	Ersatz durch Linie X70 Wiesbaden - Limburg empfohlen	
feste Maßnahmen:		
flankierende Maßnahmen:		
Veränderungen im Basisnetz:	Limburg a.d. Lahn, ZOB - Kettenbach, Altes Rathaus	Ersatz für Linie X70



846 Wallau, IKEA <> Flörsheim am Main, Bahnhof Nordseite		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	9	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	344	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~120.000	
Aufgabenträger:	MTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	offen	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wallau - Massenheim - Wicker - Flörsheim Erschließung: Massenheim, Wicker Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Flörsheim Bf. Nordseite --> SPNV, Regionalbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wallau/Delkenheim Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Wallau, IKEA - Wicker, Alte Goldbornschule	Basis
Priorisierung:	Wicker, Alte Goldbornschule - Flörsheim am Main, Bf. Nordseite	hoch



848 Wallau, IKEA <> Hochheim am Main, Bahnhof		
Produktkategorie	Lokalbus	
Streckenlänge (km)	11	
Fahrplankilometer/Werntag (km)	346	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~120.000	
Aufgabenträger:	MTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	offen	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	5:30 - 20:30 Uhr
	Samstag	8:30 - 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	11:00 - 20:30 Uhr
Taktung:	HVZ/NVZ	60
	SVZ	-
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Wallau - Massenheim - Hochheim Erschließung: Wallau IKEA, Massenheim, Massenheim Gartenstadt, Hochheim Verknüpfung: Wallau/Delkenheim Bf. --> SPNV, Metrobus, Regionalbus Verknüpfung: Hochheim Bf. --> SPNV, Sprinterbus	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Wallau/Delkenheim Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Wallau, IKEA - Hochheim am Main Bf.	Basis



Priorisierung von Linienabschnitten

Priorisierungsübersicht im Stadtbusnetz

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz	Anmerkungen
M1	Schierstein, Oderstraße	Bierstadt, Speierlingstraße	15	15	30	Basis	✓	✓	
M2	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	Wallau/Delkenheim Bahnhof	15	15	30	Basis	✓	✓	
M3	Dotzheim, Waldfriedhof	Biebrich, Rheinufer	15	15	30	Basis	✓	✓	
M4	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	Biebrich, Äppelallee-Center	15	15	30	Basis	✓	✓	
M5	Dotzheim, HSK/Haupteingang	Südfriedhof	15	15	30	Basis	✓	✓	
M6	Nordfriedhof	Mainz Hauptbahnhof	15	15	30	Basis	✓	✓	
M6	Mainz Hauptbahnhof	Mainz, Münchfeld	15	15	30	Hoch	✓	✓	
M7	Klarenthal, Anne-Frank-Straße	Hauptbahnhof	15	15	30	Niedrig	✓	X	
M7	Hauptbahnhof	Mainz-Kastel, Bahnhof	15			Hoch	✓	✓	
M7	Hauptbahnhof	Mainz-Kastel, Bahnhof		15	30	Mittel	✓	X	
M7	Mainz-Kastel, Bahnhof	Mainz-Kostheim, Winterstraße	15	15	30	Prüfauftrag	X	X	
9	Schierstein Bahnhof	Biebrich, Rheinufer	30	30	30	Mittel	✓	X	
9	Biebrich, Äppelallee-Center	Biebrich, Rheinufer	30	30	30	Ersatz	X	✓	
9	Biebrich, Rheinufer	Mainz Hauptbahnhof	30	30	30	Basis	✓	✓	
9	Mainz Hauptbahnhof	Mainz-Gonsenheim, Wildpark	30	30	30	Prüfauftrag	X	X	
10	Schierstein Bahnhof	Schierstein, Zeilstraße	30	30	30	Niedrig	✓	X	
10	Dotzheim Bahnhof	Schierstein, Zeilstraße	30	30		Ersatz	X	✓	Ersatz für die entfallende Linie 47
10	Schierstein, Zeilstraße	Mainz-Kostheim, Winterstraße	30	30		Basis	✓	✓	
10	Schierstein, Zeilstraße	Mainz-Kostheim, Winterstraße	30	30	30	Mittel	✓	X	
11	Nerotat	Biebrich Bahnhof	30	30	30	Basis	✓	✓	
11	Biebrich Bahnhof	Schiersteiner Brücke P+R	30	30	30	Hoch	✓	✓	
12	Oberjosbach, Altes Rathaus	Niedernhausen Bahnhof	60	60		Mittel	✓	X	
12	Niedernhausen Bahnhof	Sonnenberg, Hofgartenplatz	30	30	30	Mittel	✓	X	
12	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Kohlheck, Schönbergstraße	30	30	30	Basis	✓	✓	
12	Kohlheck, Schönbergstraße	Kohlheck, Langendellschlag	30	30	30	Hoch	✓	✓	
12	Kohlheck, Schönbergstraße	Kohlheck, Waldviertel	30	30	30	Ersatz	X	✓	Ersatz für die entfallende Linie 48
13	Bahnholz	Schierstein Hafen	30	30	30	Basis	✓	✓	

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz	Anmerkungen
14	Dotzheim, Schelmengraben	Mainz-Amöneburg, Dyckerhoffstraße	30	30	30	Basis	✓	✓	
14	Mainz-Amöneburg, Dyckerhoffstraße	Mainz-Kastel, Krautgärten	30	30		Basis	✓	✓	
14	Mainz-Amöneburg, Dyckerhoffstraße	Mainz-Kastel, Krautgärten	30	30	30	Hoch	✓	✓	
15	Klarenthal, Graf-von-Galen-Str.	Fasaneriestraße	30	30	30	Ersatz	X	✓	Ersatz für die entfallende Linie 31
15	Fasaneriestraße	Heßloch	30	30	30	Basis	✓	✓	
15	Heßloch	Auringen, Tannenring	60	60		Hoch	✓	✓	
15	Auringen, Tannenring	Niederjosbach, Eppsteiner Str.	60	60		Niedrig	✓	X	
15	Heßloch	Medenbach, Am Wald	60	60		Niedrig	✓	X	
16	Schierstein, Oderstraße	Raiffeisenplatz	30	30	30	Basis	✓	✓	
16	Raiffeisenplatz	Bierstadt, Speierlingstraße	30	30	30	Hoch	✓	✓	
17	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	Klarenthal, Anne-Frank-Straße	30	30	30	Mittel	✓	X	
17	Klarenthal, Anne-Frank-Straße	Biebrich, Rheinufer	30	30	30	Basis	✓	✓	
18	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Hauptbahnhof	30	30	30	Basis	✓	✓	
18	Hauptbahnhof	Gräselberg, Faaker Straße	30	30		Basis	✓	✓	
18	Hauptbahnhof	Gräselberg, Faaker Straße			30	Mittel	✓	X	
19	Kurhaus/Theater	Nordenstadt, Ostring	30	30	30	Basis	✓	✓	
19	Nordenstadt, Ostring	Delkenheim, Lange Seegewann	30	30	30	Mittel	✓	X	
20	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Bierstadt Mitte	30	30	30	Hoch	✓	✓	
20	Bierstadt Mitte	Mainz Bismarckplatz	30	30	30	Basis	✓	✓	
21	Eigenheim	Dotzheim, HSK/Haupteingang	30	30		Basis	✓	✓	
22	Bierstadt, Fliednerschule	Biebrich, Rheinufer	30	30		Basis	✓	✓	
22	Biebrich, Rheinufer	Mainz-Gonsenheim, Josef-Ludwig-Platz	30	30		Hoch	✓	✓	
23	Neroberg	Händelstraße	30	30		Mittel	✓	X	
23	Eigenheim	Händelstraße	30	30		Ersatz	X	✓	Ersatz für Linienast zum Neroberg
23	Händelstraße	Steinberger Straße Bf.	30	30		Basis	✓	✓	
24	Tierpark/Fasanerie	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	30	30		Niedrig	✓	X	
24	Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	Biebrich, Rheinufer	30	30		Basis	✓	✓	
24	Biebrich, Rheinufer	Biebrich, Äppelallee-Center	30	30		Hoch	✓	✓	
25	Kohlheck, Waldviertel	Sonnenberg, Hofgartenplatz	30	30		Basis	✓	✓	
25	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Rambach, Kitzelberg	30	30		Mittel	✓	X	
26	Schierstein Hafen	Biebrich, Rheinufer	30	30		Niedrig	✓	X	

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz	Anmerkungen
26	Biebrich, Rheinufer	Breckenheim, Erlenstraße	30	30		Mittel	✓	X	
26	Breckenheim, Erlenstraße	Langenhain, Siedlung	30	30		Prüfauftrag	✓	X	In Abstimmung mit Main-Taunus-Kreis
27	Nerototal	Berufsschulzentrum	30	30		Basis	✓	✓	
27	Berufsschulzentrum	Domäne Mechthildshausen	30	30		Mittel	✓	X	
27	Berufsschulzentrum	Erbenheim, Karl-Drebert-Straße	30	30		Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallende Linie 47
28	Tierpark/Fasanerie	Nordenstadt, Am Hainpark	30	30		Basis	✓	✓	
28	Nordenstadt, Am Hainpark	Delkenheim, EPHY-Mess	30	30		Basis	✓	✓	Über Stolberger Straße
28	Nordenstadt, Am Hainpark	Delkenheim, EPHY-Mess	30	30		Wallauer Spange OF	X	✓	Über Geisberggring
29	Nordfriedhof	Hauptbahnhof	30	30		Niedrig	✓	X	
30	Mainz-Gonsenheim, Wildpark	Mainz-Kastel Bahnhof	30	30		Hoch	✓	✓	
30	Mainz-Kastel Bahnhof	Delkenheim, Lange Seegewann	30	30		Hoch	✓	✓	
30	Delkenheim, Lange Seegewann	Nordenstadt, Am Hainpark	30	30		Hoch	✓	✓	Über Wallau/Delkenheim Bahnhof
30	Delkenheim, Lange Seegewann	Nordenstadt, Am Hainpark	30	30		Wallauer Spange OF	X	✓	Über Hauptwache
31	Kohlheck, Polizeihochschule	Nordfriedhof	30	30		Niedrig	✓	X	
32	Nordfriedhof	Sonnenberg, Hofgartenplatz	30	30		Niedrig	✓	X	
33	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Bierstadt, Am Heiligenstock	30	30		Niedrig	✓	X	
34	Hauptbahnhof	Mainz-Amöneburg, Unterer Zwerchweg	unregelmäßig			Basis	✓	✓	
35	Naurod, Wickerbach-Grundschule	Breckenheim, Erlenstraße	60	60		Ersatz	X	X	Ersatz für entfallenden On-Demand-Verkehr
36	Bremthal Bahnhof	Wallau/Delkenheim Bahnhof	60	60		Ersatz	X	X	Ersatz für entfallenden On-Demand-Verkehr
39	Kurhaus/Theater	Neroberg	30	30		Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallende Linie 23; Betrieb nur in den Sommermonaten
41	Gräselberg, Faaker Straße	Medenbach, Am Wald	30	30	30	Basis	✓	✓	
43	Niedernhausen Bahnhof	Sonnenberg, Hofgartenplatz	30	30	30	Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallende Linie 12
43	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Mainz-Kostheim, Winterstraße	30	30	30	Basis	✓	✓	
43	Mainz-Kostheim, Winterstraße	Ginsheim, Friedhof	30	30	30	Prüfauftrag	X	X	
44	Oberwalluf, Dreispitz	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße	60	60		Mittel	✓	X	
44	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße	Raiffeisenplatz	30	30	30	Basis	✓	✓	Über Abraham-Lincoln-Straße
44	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße	Raiffeisenplatz	30	30	30	Ersatz	X	✓	Über New-York-Straße; Ersatz für entfallende Linien 230 und 290

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz	Anmerkungen
45	Biebrich, Äppelallee-Center	Schierstein, Zeilstraße	30	30	30	Niedrig	✓	X	
45	Schierstein Hafen	Schierstein, Zeilstraße	30	30	30	Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallende Linie 26
45	Schierstein, Zeilstraße	Breckenheim, Erlenstraße	30	30	30	Basis	✓	✓	
47	Schierstein, Oderstraße	Erbenheim, Karl-Drebert-Straße	30	30		Niedrig	✓	X	
48	Kohlheck, Waldviertel	Wallau/Delkenheim Bahnhof	30	30	30	Hoch	✓	✓	
48	Wallau/Delkenheim Bahnhof	Hochheim am Main Bahnhof	30	30	30	Basis	✓	✓	
49	Klarenthal, Anne-Frank-Straße	Erbenheim, Karl-Drebert-Straße	30	30	30	Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallende Linie 75
54	Klein-Winternheim Bahnhof	Gustavsburg, Haagweg	30	30	30	Basis	✓	✓	
55	Mainz-Lerchenberg, Hindemithstraße	Mainz-Kastel, Krautgärten	30	30		Basis	✓	✓	
56	Ginsheim, Friedrich-Ebert-Platz	Ingelheim am Rhein, Bahnhof	30	30	30	Basis	✓	✓	
57	Mainz-Bretzenheim, Gutenberg-Center	Mainz-Kastel, Uthmannstraße	30	30	30	Basis	✓	✓	
57	Mainz-Kastel, Uthmannstraße	Mainz-Kastel, Krautgärten		30	30	Basis	✓	✓	
57	Mainz-Kastel, Uthmannstraße	Mainz-Kastel, Peter-Sander-Straße	30			Basis	✓	✓	
58	Mainz-Finthen, Theodor-Heuss-Str.	Bischofsheim, Treburer Straße	30	30		Basis	✓	✓	
63	Frauenstein, Bürgermeister-Schneider-Straße	Dotzheim, Dotzheimer Berg	30	30		Niedrig	✓	X	
63	Dotzheim, HSK/Haupteingang	Dotzheim, Dotzheimer Berg	30	30		Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallenden Ast nach Frauenstein
63	Dotzheim, Dotzheimer Berg	Schierstein, Zeilstraße	30	30		Mittel	✓	X	
63	Schierstein, Zeilstraße	Mainz-Weisenau, Chana-Kahn-Straße	30	30		Basis	✓	✓	
68	Budenheim Bahnhof	Hochheim am Main, Altenwohnheim	30	30	30	Basis	✓	✓	
74	Nordfriedhof	Mainz-Hechtsheim, Mühlendreieck	30	30	30	Basis	✓	✓	
75	Erbenheim, Karl-Drebert-Straße	Mainz Hauptbahnhof	30	30	30	Mittel	✓	X	
AST	AST-Verkehre Alt-Kostheim - Maarau		V30	V30		Hoch	✓	✓	
AST	AST-Verkehre Biebrich Mitte – Friedhof Biebrich - Hammermühle		V30	V30		Hoch	✓	✓	
AST	AST-Verkehre Bestattungswald – Frauenstein – Schierstein		V60	V60		Ersatz	X	✓	Ersatz für entfallende Linien 63 und 276
ODV	On-Demand-Flächenverkehre im Wiesbadener Osten		V30	V30		Basis	✓	✓	
ODV	On-Demand-Korridorbetrieb Auringen/Medenbach – Wildsachsen - Bremthal		V60	V60		Hoch	✓	✓	
ODV	On-Demand-Korridorbetrieb Auringen/Medenbach – Breckenheim - Lorsbach		V60	V60		Niedrig	✓	X	
ODV	On-Demand-Shuttle Naurod - Kellerskopf		V60	V60		Mittel	✓	X	

Priorisierungsübersicht im regionalen Busnetz

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz*	NVP-Reduktions-szenario	Anmerkungen
X26	Wiesbaden Hochschule RheinMain	Bad Homburg	60	60	60	Basis	✓	✓	Nicht betroffen	
X70	Wiesbaden Hauptbahnhof	Rückershausen, Im Aargrund	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
X70	Rückershausen, Im Aargrund	Limburg an der Lahn ZOB	60	60	60	Mittel	✓	X	X	
X72	Wiesbaden Hauptbahnhof	Limburg an der Lahn ZOB	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
X76	Wiesbaden Hauptbahnhof	Nastätten ZOB	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
X83	Wallau/Delkenheim Bahnhof	Mainz-Laubenheim, Bahnhof	60	60		Niedrig	✓	X	Nicht betroffen	
X87	Wiesbaden Bonifatiuskirche	Mainz-Lerchenberg, Hindemithstraße	60	60		Niedrig	✓	X	Nicht betroffen	
X88	Wiesbaden Bonifatiuskirche	Ingelheim am Main Bahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	Nicht betroffen	
81	Königstein Bahnhof	Rod an der Weil, Schule	120	120		Basis	✓	✓	✓	
170	Wiesbaden Hauptbahnhof	Rauenthal, Jahnstraße	60	60		Basis	✓	✓	✓	
171	Wiesbaden Hauptbahnhof	Rüdesheim Bahnhof/Rheinhalle	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
171	Wiesbaden Hauptbahnhof	Oestrich-Winkel, Mittelheim Bahnhof	60	60	60	Prüfauftrag	X	X	X	Kurzläufer zur Taktverdichtung
172	Eltville am Rhein Bahnhof	Kiedrich, Sonnenlandstraße	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
172	Kiedrich, Sonnenlandstraße	Bärstadt, Grundschule	60	60		Niedrig	✓	X	X	
173	Eltville am Rhein Bahnhof	Bärstadt, Grundschule	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
176	Hattenheim, Kloster Eberbach	Mainz Brückenplatz	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
176	Eltville am Rhein Bahnhof	Mainz Brückenplatz	60	60		Prüfauftrag	X	X	X	Kurzläufer zur Taktverdichtung
180	Rüdesheim, Windeck	Rüdesheim Bahnhof/Rheinhalle	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
180	Rüdesheim, Bahnhof/Rheinhalle	Rüdesheim, Fähranleger	60	60		Hoch	✓	X	X	
180	Rüdesheim, Fähranleger	Bingen, Stadtbahnhof	60	60		Mittel	✓	X	X	
180	Bingen, Stadtbahnhof	Bingen, Elisenhöhe	60	60		Prüfauftrag	X	X	X	
181	Hallgarten, Siedlung Rebhang	Hattenheim, EBS Abzweig	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
181	Hattenheim, EBS Abzweig	Johannisberg, Friedhof	60	60		Hoch	✓	X	X	
181	Johannisberg, Friedhof	Marienthal, Nachtigallenweg	60	60		Niedrig	✓	X	X	
183	Lorch, Bodental	Lorch Bahnhof	60	60		Niedrig	✓	X	X	
183	Lorch Bahnhof	Presberg, Bürgerhaus	60	60		Niedrig	✓	X	X	
183	Presberg, Bürgerhaus	Rüdesheim Bahnhof/Rheinhalle	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
185	Hallgarten, Siedlung Rebhang	Hattenheim, EBS Abzweig	60	60		Niedrig	✓	X	X	
185	Hattenheim, EBS Abzweig	Marienthal, Blumenstraße	60	60		Basis	✓	✓	ODV	

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz*	NVP-Reduktions-szenario	Anmerkungen
187	Oestrich-Winkel, Schwarzgasse	Assmannshausen Bahnhof	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
201	Hahn Bahnhof	Bad Schwalbach Bahnhof	60	60		Aartalbahn OF	X	X	X	
201	Bad Schwalbach Bahnhof	Kemel, Die Haide	60	60		Mittel	✓	X	X	
201	Kemel, Die Haide	Nastätten ZOB	60	60		Niedrig	✓	X	X	
222	Idstein, Im Füllenschlag	Idstein, Taubenberg	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
223	Idstein Bahnhof	Königstein Bahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
223	Königstein Bahnhof	Kronberg Bahnhof	60	60	60	Mittel	✓	X	X	
229	Bad Schwalbach, Lindenalleeklinik	Idstein Busbahnhof	60	60		Mittel	✓	X	X	
230	Bad Camberg Bahnhof	Niedernhausen Bahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
230	Niedernhausen Bahnhof	Wiesbaden Hauptbahnhof	60	60	60	Mittel	✓	X	X	
230	Niedernhausen Bahnhof	Oberjosbach, Altes Rathaus	60	60		Ersatz	X	✓	✓	Ersatz für entfallende Stadtbuslinie 12
231	Idstein Busbahnhof	Steinfischbach, Tenne	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
231	Steinfischbach, Tenne	Usingen Bahnhof	60	60		Mittel	✓	X	X	
239	Idstein Busbahnhof	Niederems, Wiesbadener Straße	60	60		Hoch	✓	X	X	
239	Niederems, Wiesbadener Straße	Neu-Anspach Bahnhof	60	60		Mittel	✓	X	X	
239	Niederems, Wiesbadener Straße	Reichenbach, Schulbergstraße	60	60		Ersatz	X	X	X	Ersatz für den entfallenden Linienweg nach Neu-Anspach
240	Laufenselden, Raiffeisenstraße	Kemel, Die Haide	60	60	60	Hoch	✓	X	X	
240	Kemel, Die Haide	Niedernhausen, Gewerbegebiet	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
240	Hahn, Busbahnhof	Niedernhausen Bahnhof	60	60		Prüfauftrag	X	X	X	Kurzläufer zur Taktverdichtung
240	Niedernhausen, Gewerbegebiet	Bremthal Bahnhof	60	60	60	Hoch	✓	X	X	
242	Kemel, Ehemalige Taunuskaserne	Bad Schwalbach Bahnhof	60	60		Niedrig	✓	X	X	
242	Bad Schwalbach, Lindenalleeklinik	Bad Schwalbach Bahnhof	60	60		Ersatz	X	✓	ODV	Ersatz für entfallende Linie 229
242	Bad Schwalbach Bahnhof	Neuhof, Auf dem kleinen Feld	60	60		Hoch	✓	X	X	
245	Bad Schwabach, Lindenalleeklinik	Kettenbach, Altes Rathaus	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
246	Bleidenstadt Süd	Wallbach, Im Lagersboden	60	60		Mittel	✓	X	X	
246	Wallbach, Im Lagersboden	Beuerbach, Am Kreuzborn	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
246	Beuerbach, Am Kreuzborn	Bad Camberg, Ärztehaus	60	60		Niedrig	✓	X	X	
249	Wiesbaden-Dotzheim, HSK/Haupteingang	Hahn, Schulzentrum	60	60		Niedrig	✓	X	X	

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz*	NVP-Reduktions-szenario	Anmerkungen
249	Wiesbaden-Dotzheim, HSK/Haupteingang	Hahn, Schulzentrum	30	30		Aartalbahn OF	X	X	X	
250	Idstein Busbahnhof	Michelbach, Nahversorgungszentrum	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
250	Michelbach, Nahversorgungszentrum	Laufenselden, Raiffeisenstraße	60	60		Hoch	✓	X	X	
262	Wiesbaden Hauptbahnhof	Wiesbaden-Nordenstadt, Ostring	60	60	60	Hoch	✓	✓	Nicht betroffen	
262	Wiesbaden-Nordenstadt, Ostring	Hofheim Bahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	Nicht betroffen	
265	Eltville am Rhein Bahnhof	Idstein Busbahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
269	Wiesbaden Hauptbahnhof	Idstein, Busbahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
270	Wiesbaden Hauptbahnhof	Idstein, Busbahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
270	Wiesbaden Hauptbahnhof	Wehen, Wehener Schloss	60	60		Prüfauftrag	X	X	X	Kurzläufer zur Taktverdichtung
273	Wiesbaden Hauptbahnhof	Laufenselden, Raiffeisenstraße	60	60	60	Aartalbahn OF	X	✓	✓	
274	Wiesbaden Hauptbahnhof	Bad Schwalbach, Kurhaus	60	60	60	Basis	✓	X	X	
274	Wiesbaden Hauptbahnhof	Bad Schwalbach, Kurhaus	60	60	60	Aartalbahn OF	X	✓	✓	
275	Wiesbaden Hauptbahnhof	Katzenelnbogen, Rheinstraße	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
276	Wiesbaden-Kohlheck, Klarenthal Bahnhof	Wiesbaden-Dotzheim, HSK/Haupteingang	60	60		Niedrig	✓	X	X	
276	Wiesbaden-Dotzheim, HSK/Haupteingang	Schlangenbad, Schlangenbader Hof	60	60		Mittel	✓	X	X	
279	Kirberg P+R	Beuerbach, Am Kreuzborn	60	60		Niedrig	✓	X	X	
279	Beuerbach, Am Kreuzborn	Idstein Bahnhof	60	60		Basis	✓	✓	ODV	
290	Wiesbaden Hauptbahnhof	Kelkheim Bahnhof	60	60	60	Mittel	✓	X	Nicht betroffen	
570	Limburg an der Lahn ZOB	Kettenbach, Altes Rathaus	60	60	60	Ersatz	X	✓	✓	Ersatz für entfallende Linie X70
ODV	On-Demand-Korridor Idsteiner Land		V60	V60	V60	Basis	✓	✓	ODV	
ODV	On-Demand-Korridor Idsteiner Land - Korridorweiterung		V60	V60	V60	Ersatz	X	✓	ODV	Ersatz für entfallende Linien 231, 239 und 279
ODV	On-Demand-Korridor Wispertaunus		V60	V60	V60	Basis	✓	✓	ODV	
ODV	On-Demand-Korridor Wispertaunus - Korridorweiterung		V60	V60	V60	Ersatz	X	✓	ODV	Ersatz für entfallende Linien 183 und 201
ODV	On-Demand-Korridor Zentraltanus		V60	V60	V60	Basis	✓	✓	ODV	
ODV	On-Demand-Korridor Zentraltanus - Korridorweiterung		V60	V60	V60	Ersatz	X	✓	ODV	Ersatz für entfallende Linie 229
ODV	On-Demand-Korridor Rheingau				V60	Basis	✓	✓	ODV	

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz*	NVP-Reduktions-szenario	Anmerkungen
ODV	On-Demand-Flächenbetrieb Taunusstein		V60	V60		Ersatz	X	✓	ODV	Ersatz für entfallende Linie 242
diverse	Schulbusverkehre		Einzelfahrten			Basis	✓	✓	✓	

*Angaben zum NVP-Basisnetz beziehen sich in der Regel auf das für den Rheingau-Taunus-Kreis definierte Szenario. Bei regionalen Buslinien, die nicht im Rheingau-Taunus-Kreis verkehren, wird das NVP-Basisnetz der Landeshauptstadt Wiesbaden zugrunde gelegt.

Haltestellenübersichten

Neue Haltestellen im Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Produkt
Stadtteil Auringen					
1	Am Wellinger	Am Wellinger, Kreuzung Tannenring	15, ODV	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Wohngebiets Tannenring	Stadtbus, On-Demand-Verkehr
2	Bremthaler Weg	Bremthaler Weg, Höhe Mehrzweckhalle	ODV	Neuer Linienweg, Erschließung Mehrzweckhalle Auringen	On-Demand-Verkehr
Stadtteil Biebrich					
3	Amöneburger Straße	Kasteler Straße, Kreuzung Amöneburger Straße	43, AST	Neuer Linienweg, Erschließung der Sportanlagen und des Wohngebiets Kasteler Straße	Stadtbus, On-Demand-Verkehr
4	Breitenbachstraße	Theodor-Heuss-Ring / Kreuzung Breitenbachstraße	16, 19, 29	Neue Linienachse über 2. Ring	Stadtbus
5	Gabelsbornstraße	Gabelsbornstraße, Höhe Hausnr. 21	22, 16	Neuer Linienweg, Erschließung Wohngebiet Gabelsbornstraße	Stadtbus
6	Mainstraße [Rathausstraße]	Rathausstraße, Kreuzung Mainstraße	M3, M4, 22, 14, 24, 16, 26, 17	Neuordnung Haltestellen in Biebrich-Mitte	Stadtbus
7	Mühlthal	Theodor-Heuss-Ring / Kreuzung An der Kupferlache	16, 19, 29	Neue Linienachse über 2. Ring	Stadtbus
8	Rathaus Biebrich [Straße der Republik]	Straße der Republik, Kreuzung Salizéstraße	M3, M4, 22, 14, 24, 16, 26, 17	Neuordnung Haltestellen in Biebrich-Mitte	Stadtbus
Stadtteil Bierstadt					
9	Am Heiligenstock	Wartestraße, Kreuzung Am Heiligenstock	33	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets und der Gärtnereibetriebe	Quartiersbus
10	Apothekergarten	Aukammallee, Höhe Median Klinik	22	Neue Linienwege über Aukammallee, Erschließung Klinikkomplex	Stadtbus
11	Brunnenstraße	Aukammallee, Kreuzung Brunnenstraße	22	Neue Linienwege über Aukammallee, zusätzliche Erschließung Thermalbad	Stadtbus
12	Dt. Klinik für Diagnostik	Aukammallee, Höhe Klinik	22	Neue Linienwege über Aukammallee, Erschließung Klinikkomplex	Stadtbus
13	Fliednerschule	an der heutigen Schulbushaltestelle	22, 33	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung Bierstadt-Süd	Stadtbus, Quartiersbus
14	Käthe-Kollwitz-Straße	Schultheißstraße, Kreuzung Käthe-Kollwitz-Straße	33	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung Bierstadt-Süd	Quartiersbus
15	Langfeldstraße	Wallauer Straße, Kreuzung Langfeldstraße	22, 33	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung Bierstadt-Süd	Stadtbus, Quartiersbus

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Produkt
16	Neptunstraße	Sonnenstraße, Kreuzung Neptunstraße	33	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung Bierstadt-West	Quartiersbus
17	Schultheißstraße	B455, Höhe Tankstellen bzw. Sonnenstraße, Kreuzung B455	16, 33, 230, 239	Neuer Linienweg über 1. Ring, Erschließung Wohngebiet Bierstadt-Süd	Stadt-, Regional- und Quartiersbus
18	Speierlingstraße	Speierlingstraße, Kreuzung Renettenring	M1, 16, 33	Neuer Linienweg, Erschließung des Neubaugebiets Bierstadt-Nord	Stadtbus, Quartiersbus
19	Sportplatz Bierstadt	Nauroder Straße, Höhe Sportplatz Bierstadt	230, 239	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung der Sportanlagen in Bierstadt	Regionalbus
Stadtteil Delkenheim					
20	Hauptwache	L3028, Kreuzung Hauptwache	19	Erschließung des Gewerbegebiets Hauptwache	Stadtbus
21	Lange Seegewann	Pfarrmorgen, Höhe Supermarkt	19, 30, 48, X83	Erschließung des Neubaugebiets Lange Seegewann	Stadtbus, Regionalbus
22	Wallau/Delkenheim Bf.	L307, am geplanten Standort des Busbahnhofs	M2, 26, 28, 30, 48, 846, 848, X83	Verknüpfungshaltestelle zum SPNV, Übernahme aus aktuellen Planungen	Stadtbus, Regionalbus
Stadtteil Dotzheim					
23	Berlichingenstraße	Erich-Ollenhauer-Straße, Kreuzung Berlichingenstraße	14	Verbesserte Erschließung des Wohngebiets Sauerland, Übernahme aus aktuellen Planungen	Stadtbus
24	Bethelstraße	Felsenstraße, Kreuzung Bethelstraße	249, 276	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Dotzheim-Nord	Regionalbus
25	Dotzheimer Berg	Ludwig-Erhard-Straße, Kreuzung Willi-Werner-Straße	M3, M5, 44, 47, 14, 63, 249, 276	Erschließung der HSK, des Zwerg Nase-Zentrums und des Sportplatzes Dotzheim	Stadtbus, Regionalbus
26	Edisonstraße	Helmholtzstraße, Kreuzung Edisonstraße	249, 276	Sehr großer Haltestellenabstand im Bestand, Verlegung der Haltestelle Katholische Kirche Kohlheck	Regionalbus
27	Elisabeth-Selbert-Schule	Schönaustraße, Höhe Elisabeth-Selbert-Schule	45, 63	Verbesserte Erschließung des Schulstandorts	Stadtbus
28	Felsenstraße	Felsenstraße, Kreuzung Karnweg (West)	249, 276	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Dotzheim-Nord	Regionalbus
29	HSK/Haupteingang	HSK-Gelände, Höhe Haupteingang Klinik	M5, 21, 249, 276	Neubau Klinikgebäude und veränderte Erschließung	Stadtbus, Regionalbus
30	Panoramastraße	Panoramastraße, Höhe Hausnr. 61	12	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Kohlheck-Süd	Stadtbus
31	Rotkäppchenweg	Fraensteiner Straße, Kreuzung Rotkäppchenweg	63, 276	Sehr großer Haltestellenabstand im Bestand, Verbesserte Erschließung des Wohngebiets Dotzheim-West	Stadtbus
32	Veilchenweg (auf Veilchenweg)	Veilchenweg, Höhe Kerbeplatz	13, 21	Verknüpfungshaltestelle zu den Linien 45, 47 und 63	Stadtbus
Stadtteil Erbenheim					
33	Bundeskriminalamt	BKA-Standort, nördliche Seite	44	Erschließung des neuen BKA-Standorts	Stadtbus
34	Erbenheim Bf. (stadteinwärts)	Berliner Str., Kreuzung Tillpetersrech	M2, 19, 20, 26, 47	Kürzerer Fußweg zwischen Bahnhof und Haltestelle	
35	Erbenheim-West (BKA) Bf.	BKA-Standort, südliche Seite am Hp	44	Erschließung des neuen BKA-Standorts, Verknüpfungshaltestelle zum SPNV	Stadtbus
36	Kreuzberger Ring	Kreuzberger Ring, Höhe Hausnr. 17	27, 75	Neuer Linienweg, Erschließung Gewerbegebiet Erbenheim-Süd. Entfall der aktuellen Haltestelle Kreuzberger Ring in der Berliner Straße	Stadtbus
37	Zur Schleifmühle	An der Käsmühle, Kreuzung Zur Schleifmühle	27, 75	Neuer Linienweg, Erschließung Neubaugebiet Erbenheim-Süd	Stadtbus
Stadtteil Frauenstein					

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Produkt
38	Friedhof Frauenstein	Georgenborner Straße, Höhe Friedhof Frauenstein	276	Neuer Linienweg, verbesserte Anbindung des Wohngebiets Georgenborner Str. und des Friedhofs Frauenstein	Regionalbus
39	Quellbornstraße	Quellbornstraße, Höhe Hausnr. 99	44	Neuer Linienweg, verbesserte Anbindung des Wohngebiets Frauenstein-Süd	Stadtbus
Stadtteil Heßloch					
40	Vogelsangstraße	Hirschgartenstraße, Kreuzung Vogelsangstraße	ODV	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung von Heßloch-West	On-Demand-Verkehr
Stadtteil Igstadt					
41	Igstadt Bf.	Hinterbergstraße, Höhe Igstadt Bahnhof	28, ODV	Kürzerer Fußweg zwischen Bahnhof und Haltestelle	Stadtbus, On-Demand-Verkehr
Stadtteil Klarenthal					
42	Klarenthal Bf.	Wenzel-Jaksch-Straße, nördlich Rebhuhnweg	249, 276	Anbindung an den Bahnhof Klarenthal der Aartalbahn	Regionalbus
43	Dolomitenstraße Bf.	Aartalbahn, Höhe Unterführung Dolomitenstraße	Aartalbahn	Anbindung von Klarenthal/Kohlheck an den SPNV	Aartalbahn
Stadtteil Kloppenheim					
44	Friedhof Kloppenheim	Stiegelstraße, Höhe Friedhof Kloppenheim	28, ODV	Neuer Linienweg, Erschließung des Friedhofs Kloppenheim	Stadtbus, On-Demand-Verkehr
45	Dornkratz	Hinterbergstraße, Kreuzung Dornkratz	28, ODV	Neuer Linienweg, Erschließung des Indoor-Spielplatzes	Stadtbus, On-Demand-Verkehr
Stadtteil Mainz-Kostheim					
46	Kommerzienrat-Disch-Brücke	Kommerzeinrat-Disch-Brücke, Höhe Fußgängerüberweg	30	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung von Kostheim-Ost	Stadtbus
47	Margarethenstraße	Hauptstraße, Kreuzung Margarethenstraße	30	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung von Kostheim	Stadtbus
48	Münchhofstraße	Hauptstraße, Kreuzung Münchhofstraße	30	Neuer Linienweg, verbesserte Erschließung von Kostheim	Stadtbus
49	Papierfabrik	Hauptstraße, Höhe Parkplatz Papierfabrik	30	Neuer Linienweg, Erschließung der Papierfabrik	Stadtbus
Stadtteil Medenbach					
50	Klingenmühle	Klingenmühle, Höhe Hausnr. 1	ODV	Erschließung des Bereichs Klingenmühle	On-Demand-Verkehr
Stadtteil Mitte					
51	Frankfurter Straße	Frankfurter Straße bzw. Bierstadter Straße/Kreuzung Kleine Wilhelmstraße	M1, M2, 11, 21, 22, 15, 25, 41, 44, 45, 48, 75	Verknüpfungshaltestelle	Stadtbus
52	Friedrichstraße (stadteinwärts)	Wilhelmstraße/Kreuzung Karl-Glässing-Straße	11, 21, 12, 43	Innenstadtzugang für Stadtbusachse 11/21	Stadtbus
53	Lessingstraße	Friedrich-Ebert-Allee, Kreuzung Lessingstraße	12, 22	Neue Stadtbusachse Friedrich-Ebert-Allee	Stadtbus
54	Museum Wiesbaden/RMCC	Friedrich-Ebert-Allee, Höhe RMCC	12, 22	Neue Stadtbusachse Friedrich-Ebert-Allee, Erschließung der Museen	Stadtbus
55	Römertor	Coulinstraße, Höhe Römertor	13, 23	Neue Linienachse City-Nord	Stadtbus
Stadtteil Naurod					
56	Kellerskopf	Kellerskopf, Höhe Berggasthof	ODV	Erschließung des Freizeitziels Kellerskopf	On-Demand-Verkehr
Stadtteil Nordenstadt					
57	Geisbergweg	Ostring, Kreuzung Geisbergweg	30	Verbesserte Erschließung des Gewerbegebiets Ostring	Stadtbus
58	Jenaer Straße	Jenaer Straße, Kreuzung Oppelner Straße	ODV	Verbesserte Erschließung des Wohngebiets Nordenstadt-Nord	On-Demand-Verkehr
59	Ostring	Stolberger Straße, Kreuzung Ostring	19, 30, 262	Verbesserte Erschließung des Gewerbegebiets Ostring	Stadtbus, Regionalbus
Stadtteil Nordost					

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Produkt
60	Bachmayerstraße	Riederbergstraße / Kreuzung Bachmayerstraße	31	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Stadtteils Nordost	Quartiersbus
61	Bismarckdenkmal	Nerotai, Höhe Bismarckdenkmal	32	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Stadtteils Nordost	Quartiersbus
62	Galileiplatz	Galileistraße / Kreuzung Karl-Böhm-Straße	32	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Stadtteils Nordost	Quartiersbus
63	Grünewaldstraße	Riederbergstraße / Kreuzung Grünewaldstraße	31	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Stadtteils Nordost	Quartiersbus
64	Keplerstraße	Wilhelminenstraße / Kreuzung Keplerstraße	32	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Stadtteils Nordost	Quartiersbus
65	Neroberg	Neroberg, vor dem Opelbad	23	Neuer Linienweg, Ganzjährige Erschließung des Nerobergs	Regionalbus
66	Rabengrund	B417, Höhe Wanderparkplatz Rabengrund	269, 270, X72	Erschließung des Wandergebiets Rabengrund	Regionalbus
Stadtteil Rheingauviertel					
67	Carlo-Schmid-Straße	Waldstraße, Kreuzung Carlo-Schmid-Straße	13	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Europaviertel	Stadtbus
68	Christuskirche	Anne-Frank-Straße, Kreuzung Flachstraße	M2	Verbesserte Erschließung des Wohngebiets Anne-Frank-Straße	Stadtbus
69	Presberger Straße / JVA	Holzstraße, Kreuzung Presberger Straße	12	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Holzstraße, der JVA und der DiTiB-Moschee	Stadtbus
70	Schiersteiner Straße Bf.	Schiersteiner Straße, Kreuzung Platanenstraße	M1, 11, 13, 21, 28, 41, 75, 170, 171, X87, X88	Verknüpfungshaltestelle zum SPNV	Stadtbus, Regionalbus
Stadtteil Schierstein					
71	Schierstein Bf.	Dachsbergstraße, Höhe Hp Schierstein	9, 10	Verknüpfungshaltestelle zum SPNV	Stadtbus
Stadtteil Sonnenberg					
72	Am Birnbaum	Am Birnbaum, Kreuzung Kloppenheimer Steige	33	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Am Birnbaum	Quartiersbus
73	Bayernstraße	Bayernstraße, Kreuzung Korianderstraße	33	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Bayernstraße	Quartiersbus
74	Elisenstraße	Kaiser-Wilhelm-Straße, Kreuzung Elisenstraße	32	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Sonnenberg-West	Quartiersbus
75	Haideweg	Am Birnbaum, Kreuzung Haideweg	33	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Am Birnbaum	Quartiersbus
76	Höhenstraße	Höhenstraße, Höhe Hausnr. 21	32	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Sonnenberg-West	Quartiersbus
77	Ingwerweg	Bayernstraße, Kreuzung Ingwerweg	33	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Bayernstraße	Quartiersbus
78	Kaiser-Wilhelm-Straße	Kaiser-Wilhelm-Straße, Kreuzung Pfahlerstraße	32	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Sonnenberg-West	Quartiersbus
79	Liebstöckelweg	Korianderstraße, Kreuzung Liebstöckelweg	33	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Bayernstraße	Quartiersbus
80	Rheinlandstraße	Rheinlandstraße, Höhe Württembergstraße	20	Neuer Linienweg, Erschließung des Wohngebiets Aukamm	Stadtbus

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Produkt
Stadtteil: Südost					
81	Abraham-Lincoln-Park	Siegfriedring/Kreuzung Abraham-Lincoln-Park	16, 19, 27	Neue Linienachse über 2. Ring, Erschließung R+V Versicherung und Finanzamt	Stadtbus
82	Am Haingraben	New-York-Straße, Höhe Hausnr. 17	230, 239	Neue Linienachse über 1. Ring, Erschließung Wohngebiete Hainerberg und Schau-ins-Land	Regionalbus
83	Dostojewskistraße	Dostojewskistraße, Kreuzung Teutonenstraße	23	Neuer Linienweg, Erschließung der Bürostandorte	Stadtbus
84	Moltkering	Moltkering, Höhe Fritz-Gansberg-Schule	18, 28	Verbesserte Erschließung des Bereichs Moltkering und des angrenzenden P+R-Platzes	Stadtbus
85	Schau-ins-Land	New-York-Straße, Höhe Fußgängerbrücke	230, 239	Neue Linienachse über 1. Ring, Erschließung Wohngebiete Hainerberg und Schau-ins-Land	Regionalbus
86	Sportpark Rheinhöhe/Friesenweg	Steinberger Straße, Kreuzung Friesenweg	16, 22	Neue Linienachse, verbesserte Erschließung des Sportparks Rheinhöhe	Stadtbus
87	Washingtonstraße	Washingtonstraße, Kreuzung John-F.-Kennedy-Straße	16	Neue Linienachse, Erschließung der Wohngebiete Schau-ins-Land und Hainerberg	Regionalbus
88	Konradinallee	Konradinallee, Höhe ESWE Versorgung	17, 27, 29	Ersatz für Hasengartenstraße	Stadtbus
Vorgeschlagene Standorte für Haltestellen außerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden					
89	Lorsbach Bf.	Straße "Am Bahnhof"	ODV	Verknüpfungspunkt zur S-Bahn Rhein-Main	On-Demand-Verkehr
90	Spielpark Hochheim	L3028, Höhe Parkplatz Spielpark	30, 48, X83	Erschließung des Spielparks Hochheim als lokales Freizeitziel	Stadtbus, Regionalbus
91	Alt-Lorsbach	Alt Lorsbach, Kreuzung Am Kleinen Feld	ODV	Erschließung des Siedlungsgebiets Alt-Lorsbach	On-Demand-Verkehr

Entfallende Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Stadtteil	Name	Linien	Erläuterung
Biebrich	Am Kupferberg	x	Erschließung über Biebricher Allee und 2. Ring sichergestellt
Biebrich	Armenruhstraße	M3, M4, 9, 10, 16, 17, 22, 24, 26	Geringe Distanz zu Haltestelle Rathaus Biebrich, Zusätzliche Haltestelle Mainstraße
Biebrich	Rathenauplatz	M3, M4, 9, 10, 16, 17, 22, 24, 26	Geringe Distanz zu Haltestelle Mainstraße, Zusätzliche Haltestelle Rathaus Biebrich
Biebrich	Rudolf-Vogt-Straße	x	Erschließung über Biebricher Allee sichergestellt
Biebrich	Varusstraße	x	Erschließung über Biebricher Allee und 2. Ring sichergestellt
Dotzheim	Katholische Kirche Kohlheck	12	Ersatz durch Haltestelle Edisonstraße
Erbenheim	Kreuzberger Ring	x	Geringer Distanz zu Haltestelle Erbenheim Bf., Neue Haltestelle Kreuzberger Ring siehe Tabelle Neue Haltestellen
Mitte	Hasengartenstraße	x	Veränderte Verkehrsführung im Stadtteil Südost, Ersatz durch Haltestelle Konradinallee
Nordenstadt	Siemensstraße	x	Neuordnung Linienweg

Umbenennungen von Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Stadtteil	Alter Name	Neuer Name (Vorschlag)	Linien	Erläuterung
Auringen	August-Ruf-Straße	Alt-Auringen	15, 41	Vereinheitlichung der Namensgebung
Biebrich	Wilhelm-Kopp-Straße	Rheinufer	M3, M4, 17	Vereinheitlichung der Namensgebung
Biebrich	Adolf-Todt-Straße	Rheinufer	9, 10, 14, 16, 22, 26,	Vereinheitlichung der Namensgebung
Biebrich	Steinberger Straße	Steinberger Str. Bf.	11, 16, 22, 23	Bezug zum Hp der Aartalbahn
Biebrich	Armenruhstr.	Mainstr.	M3, M4, 9, 10, 16, 17, 22, 24, 26	Vereinheitlichung der Namensgebung

Stadtteil	Alter Name	Neuer Name (Vorschlag)	Linien	Erläuterung
Biebrich	Rheinufer/Rheingaustraße	Rheinufer	M3, M4, 9, 10, 14, 16, 22, 24, 26	Prägnantere Bezeichnung
Biebrich	Gymnasium Mosbacher Berg	Sportpark Rheinhöhe	19, 22, 29	Umbenennung zugunsten des geplanten Sportparks
Bierstadt	Leipziger Straße	Friedhof Bierstadt	15, 16, 28, 33	Beschluss des Ortsbeirats Bierstadt, Prägnantere Bezeichnung
Bierstadt	Poststr. (stadtauswärts)	St. Birgid	M1, 20, 22, 33, 45	Beschluss des Ortsbeirats Bierstadt, Widerspruch zu den Empfehlungen des Zielkonzepts 2030
Bierstadt	Venatorstr.	Pfarrer-Ruhl-Platz	M1, 20, 22, 33, 45	Beschluss des Ortsbeirats Bierstadt, Widerspruch zu den Empfehlungen des Zielkonzepts 2030
Delkenheim	Berta-Cramer-Ring (Haltestelle 1)	Gewerbegebiet Delkenheim	28	Neuordnung der Namensgebung im Gewerbegebiet Delkenheim
Delkenheim	Berta-Cramer-Ring (Haltestelle 3)	Berta-Cramer-Ring Nord	28	Neuordnung der Namensgebung im Gewerbegebiet Delkenheim
Delkenheim	Berta-Cramer-Ring (Haltestelle 4)	Berta-Cramer-Ring Süd	28	Neuordnung der Namensgebung im Gewerbegebiet Delkenheim
Delkenheim	Gewerbegebiet	Max-Planck-Ring Süd	28	Neuordnung der Namensgebung im Gewerbegebiet Delkenheim
Delkenheim	Max-Planck-Ring	Max-Planck-Ring Nord	28	Neuordnung der Namensgebung im Gewerbegebiet Delkenheim
Dotzheim	Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken	HSK/Augenklinik	M5, 21, 44, 45, 249, 276	Neubau des Klinikkomplexes mit neuer Haltestelle HSK/Haupteingang; Beschluss des Ortsbeirats Dotzheim
Dotzheim	Willi-Werner-Straße	Stegerwaldstr.	14, 63	Prägnantere Bezeichnung
Dotzheim	Nelkenweg	Veilchenweg	13, 21, 47	Ersatz durch Verknüpfungshaltestelle Veilchenweg
Dotzheim	Chausseehaus	Chausseehaus Bf.	275, X76	Bezug zum Hp der Aartalbahn
Erbenheim	Egerstr.	Erbenheim Mitte	M2, 19, 20, 26, 47	Prägnantere Bezeichnung
Igstadt	Am Wiesenhang	Hinterbergstraße	28, 45	Zusammenfassung mit Hinterbergstraße
Mitte	Kirchgasse	Bonifatiuskirche	M2, M3, M4, 15, 25, 41, 44, 45, 48, 74, 75, X87, X88	Vereinfachung des Liniennetzes; Zusammenfassung mit Luisenplatz
Mitte	Luisenplatz	Bonifatiuskirche	M2, M3, M4, 15, 25, 41, 44, 45, 48, 74, 75, X87, X88	Vereinfachung des Liniennetzes; Zusammenfassung mit Kirchgasse
Mitte	Bismarckring	Dotzheimer Straße	M2, M3, M4, M5, 13, 15, 25, 41, 44, 45, 48, 74, 75	Vereinheitlichung der Namensgebung
Mitte	J.-F.-Kennedy-Straße	Raiffeisenplatz	M2, 44, 47	Prägnantere Bezeichnung
Naurod	Fondetter Str.	Naurod Mitte	12, 41, 230, 239	Prägnantere Bezeichnung
Nordenstadt	Konrad-Zuse-Straße/Hainpark	Konrad-Zuse-Str.	M2, 19, 26, 28, 30	Prägnantere Bezeichnung, Abgrenzung von der Haltestelle Am Hainpark
Nordost	Bornhofenweg	Walkmühle	29, 31, 74	Prägnantere Bezeichnung
Nordost	Pagenstecherstraße	Kriegerdenkmal	11, 27, 32	Vereinheitlichung der Namensgebung
Rambach	Trompeterstr.	Rambach Mitte	12, 25, ODV	Prägnantere Bezeichnung
Rheingauviertel	Dreiweidenstraße	Eltviller Str.	M2, M3, M5, 13	Vereinheitlichung der Namensgebung
Schierstein	Glyco	Glyco/Schierstein Bf.	13, 45, 47, 63	Bezug zum Hp Schierstein

Neue Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Fahrzeugtyp
Aarbergen					
1	Kettenbach Unter den Eichen	Scheidertalstraße/Kreuzung Unter den Eichen	250	Erschließung des Siedlungsgebiets Kettenbach-Ost	Standardbus
2	Michelbach Im Aartal	Im Aartal, Höhe Hausnr. 9	250	Erschließung des Wohn- und Gewerbegebiets	Standardbus
3	Panrod Seelbachstraße	Palmbachstraße/Kreuzung Seelbachstraße	250	Verbesserte Erschließung von Panrod	Standardbus
Bad Schwalbach					
4	Alpakafarm	Fischbacher Straße, Höhe Alpaka Adventurefarm	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Freizeitziels Alpakafarm	Kleinbus
5	Bad Schwalbach Bf.	Aarstraße, Höhe Hausnr. 7 (Alter Bahnhof)	X79, 201, 229, 242, 265, On Demand Zentraltanus	Verknüpfungshaltestelle zur reaktivierten Aartalbahn	Standard-, Midi- und Kleinbus
6	Fischbachtal	L3374, Höhe Wanderparkplatz Fischbachtal	On Demand Wispertaunus	Erschließung der Wandergebiete Wispertal	Kleinbus
7	Ramschied Friedhof Ramschied	L3033, Höhe Friedhof Ramschied	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Friedhofs Ramschied	Kleinbus
8	Watzelhain Friedhof Watzelhain	Hainstraße, Höhe Friedhof Watzelhain	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Friedhofs Watzelhain	Kleinbus
9	Kleine Wisper	L3035, Höhe Wanderparkplatz Kleine Wisper	On Demand Wispertaunus	Erschließung der Wandergebiete Wispertal	Kleinbus
10	Langenseifen Julius-Rumpf-Heim	L3374, Höhe Abzweig Julius-Rumpf-Heim	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Siedlungsgebiets Langenseifen-West und des Julius-Rumpf-Heims	Kleinbus
Eltville am Rhein					
11	Bitter-Eiche	L3035, Abzweig Parkplatz Bitter-Eiche	172	Erschließung des Wandergebiets	Standardbus
12	Butterhütte	L3035, Abzweig Butterhütte	172	Erschließung des Wandergebiets	Standardbus
13	Elisabethenstraße	Kiedricher Straße, Kreuzung Elisabethenstraße	176	Erschließung des Gewerbegebiets	Standardbus
14	Erbach Marienhöhe	Taunusstr., Höhe Marienhöhe	172	Erschließung des Wohngebiets	Standardbus
15	Erbach Bahnhof	Bahnhofstraße, Höhe Bahnhof	172	Verknüpfungshaltestelle zum SPNV	Standardbus
16	Hattenheim Lehnstraße	Waldbachstraße/Kreuzung Lehnstraße	181	Neuer Linienweg, Erschließung Hattenheim-Nord	Midibus
17	Hattenheim Waldbachstraße	Waldbachstraße, Höhe Waldbachschule	181	Neuer Linienweg, Erschließung Hattenheim-Mitte	Midibus
18	Martinsthal Große Hub	Hauptstraße, Höhe Kreisverkehr Große Hub	173, 265	Erschließung des Gewerbegebiets	Standardbus
19	Martinsthal Kloster Tiefenthal	Schlangenbader Straße, Höhe Kloster Tiefenthal	X79, 170, 265	Erschließung des Klosters Tiefenthal	Standardbus
Geisenheim					
20	Johannisberg Am Erntebringer	Am Erntebringer, Kreuzung Schloßallee	181	Erschließung des Siedlungs- und Neubaugebiets Johannisberg-Ost sowie des Schlosses Johannisberg	Midibus
21	Johannisberg Im Bodental	Höllenberg, Kreuzung Im Bodental	181	Neuer Linienweg, Erschließung des Siedlungsgebiets Im Bodental	Midibus
22	Johannisberg Im Vogelsang	Am Erntebringer, Kreuzung Im Vogelsang	181	Neuer Linienweg, Erschließung des Siedlungsgebiets Johannisberg-Ost	Midibus
23	Johannisberg Weihermühle	Höllenberg, Höhe Weihermühle	181	Neuer Linienweg, Erschließung des Freizeitziels Weihermühle	Midibus
Heidenrod					
24	Dickschied Talblick	Lindenallee, Kreuzung Talblick	On Demand Wispertaunus	Verbesserte Erschließung von Dickschied	Kleinbus
25	Dickschied Falkenhof	L3035, Kreuzung Falkenhofstr.	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Falkenhofs	Kleinbus
26	Kemel Mitte	Bäderstraße/Kreuzung Springener Straße	X76, 201, 240, 275	Verbesserte Erschließung des Ortskerns Kemel	Standardbus
27	Laufenselden Barockhaus	Kastellstraße/Kreuzung Rathausstraße	240, 250, 275	Verknüpfungshaltestelle	Standardbus
28	Springen Daimlerstraße	Zum Dornbachtal, Kreuzung Daimlerstraße	On Demand Wispertaunus	Verbesserte Erschließung von Springen	Kleinbus
29	Watzelhain Teufelsheck	Hainstraße, Höhe Wanderparkplatz Teufelsheck	On Demand Wispertaunus	Erschließung der Wandergebiete Wispertal	Kleinbus

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Fahrzeugtyp
Hohenstein					
30	Breithardt Friedhof Breithardt	L3373, Höhe Friedhof Breithardt	245	Erschließung des Friedhofs Breithardt	Standardbus
31	Breithardt Stückergraben	Langgasse/Kreuzung Stückergraben	On Demand Zentraltaunus	Verbesserte Erschließung des Siedlungsgebiets Breithardt-West	Kleinbus
Hünstetten					
32	Strinz-Margarethä Am Sonnenhang	Scheidertalstraße/Kreuzung Am Sonnenhang	229, 246	Verbesserte Erschließung von Strinz-Margarethä	Midibus
33	Ketterschwalbach Wallrabensteiner Weg	Palmbachstraße, Kreuzung Wallrabensteiner Weg	250	Verbesserte Erschließung von Ketterschwalbach	Standardbus
34	Limbach Friedhof Limbach	L3275, Höhe Friedhof Limbach	246, On Demand Zentraltaunus	Verbesserte Erschließung des Friedhofs Limbach	Midi- und Kleinbus
35	Strinz-Trinitatis Im Grund	Scheidertalstraße/Kreuzung Im Grund	246, On Demand Zentraltaunus	Verbesserte Erschließung von Strinz-Trinitatis	Midi- und Kleinbus
Idstein					
36	Auroffer Straße	Wiesbadener Straße/Kreuzung Auroffer Straße	229, 250, 270, On Demand Zentraltaunus	Verbesserte Erschließung des Gewerbegebiets	Standard-, Midi- und Kleinbus
37	P+R-Platz	L3274, Höhe Pendlerparkplatz	229, 250, 270, On Demand Zentraltaunus	intermodale Verknüpfungshaltestelle	Standard-, Midi- und Kleinbus
38	Kröftel Am Erbsengarten	Oberemser Straße, Höhe Am Erbsengarten	223, On Demand Idsteiner Land	Verbesserte Erschließung von Kröftel	Standard- und Kleinbus
39	Walsdorf Morcher Mühle	B8, Höhe Morcher Mühle	On Demand Idsteiner Land	Erschließung des Ausflugsziels Morcher Mühle	Kleinbus
40	Schnepfengarten	B275, Höhe Wanderparkplatz Schnepfengarten	223, 231, 290	Erschließung des Wandergebiets Schnepfengarten	Standardbus
41	Wörsdorf Itzbachweg	Hauptstraße, Höhe Aldi Süd	230, 279	Verbesserte Erschließung der Siedlungsgebiets Wörsdorf-Süd	Standard- und Midibus
42	Wörsdorf Reichenberger Straße	Henriettenthaler Straße/Kreuzung Reichenberger Straße	279	Verbesserte Erschließung des Siedlungsgebiets Wörsdorf-Nord	Midibus
43	Wörsdorf Walsdorfer Straße	Walsdorfer Straße, Höhe REWE	230	Verbesserte Erschließung der Verbrauchermärkte an der Walsdorfer Straße	Standardbus
Kiedrich					
44	Bassenheimer Hof	Suttonstraße/Kreuzung Talstraße	172	Erschließung des Siedlungsgebiets Kiedrich-Nord	Standardbus
45	Sportplatz	K638/Höhe Sportplatz	172	Erschließung des Sportplatzes Kiedrich	Standardbus
46	Virchow-Quelle	L3035, Höhe Virchow-Quelle	172	Erschließung des Wandergebiets	Standardbus
47	Waldmühle	L3035, Höhe Revierförsterei	172	Erschließung der Revierförsterei/Waldmühle	Standardbus
48	Waldstraße	Waldstraße, Höhe Einmündung Trift	172	Erschließung des Siedlungsgebiets	Standardbus
Lorch					
49	Espenschied Ernstbachtal	L3033 Höhe Wanderparkplatz Ernstbachtal	On Demand Wispertaunus	Erschließung der Wandergebiets Wispertal	Kleinbus
50	Forellenhof	Schwalbacher Straße, Höhe Hausnr. 74	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Forellenhofs	Kleinbus
51	Lorchhausen St. Bonifatius	Oberflecken, Kreuzung Am Rebenhang	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Siedlungsgebiets Lorchhausen	Kleinbus
52	Lorchhausen Bahnhof	Rheinallee, Höhe Hausnr. 1	On Demand Wispertaunus	Verknüpfungshaltestelle zum SPNV	Kleinbus
53	Lorchhausen Friedhof Lorchhausen	Oberflecken, Höhe Friedhof	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Siedlungsgebiets Lorchhausen	Kleinbus
54	Ransel Westendstr.	Taunusstr./Kreuzung Westendstr.	On Demand Wispertaunus	Erschließung des südlichen Siedlungsgebiets von Ransel	Kleinbus
55	Schiffsanleger	Rheinuferstraße, Höhe Hausnr. 1	On Demand Wispertaunus	Verknüpfung zur Rheinschifffahrt, Erschließung der lokalen Gastronomie	Kleinbus
56	Wollmerschied Im Südhang	Bienbachweg/Im Südhang	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Siedlungsgebiets Im Südhang	Kleinbus
57	Wollmerschied Werkerbachstraße	Werkerbachstraße, Höhe Werkermühle	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Wandergebiets	Kleinbus

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Fahrzeugtyp
Niedernhausen					
58	Engenhahn Forsthausstraße	Talstraße/Kreuzung Forsthausstraße	240	Verbesserte Erschließung von Engenhahn	Standardbus
Oestrich-Winkel					
59	Adalbert-Stifter-Straße	Schillerstraße/Kreuzung Adalbert-Stifter-Straße	187	Erschließung des Siedlungsgebiets Winkel-West	Standardbus
60	Europaallee	Rheingaustraße/Kreuzung Europaallee	171, 181, 185	Erschließung des Gewerbegebiets	Standard- und Midibus
61	Herzbach	L3033 Höhe Wanderparkplatz Herzbach	On Demand Wispertaunus	Erschließung der Wandergebiete Wispertal	Kleinbus
Rüdesheim am Rhein					
62	Fähranleger	Fähranleger Rheinfähre	180	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung des Rheinuferes, Nutzung der Wartezeit am Fähranleger	Midibus
63	Jagdschloss Niederwald	Schloßstraße/Höhe Parkplatz Jagdschloss	183	Neuer Linienweg, Verbesserte Erschließung Jagdschloss Niederwald	Standardbus
64	Markt	Rheinstraße/Kreuzung Löhrstraße	180	Verbesserte Erschließung der Freizeitziele Drosselgasse und Innenstadt	Midibus
Schlangenberg					
65	Bärstadt Friedhof	Wambacher Straße, Höhe Friedhof	173	Erschließung des Friedhofs Bärstadt	Standardbus
66	Hausen Gladbacher Straße	Gladbacher Straße/Kreuzung Am Weihergarten	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Siedlungsgebiets Hausen-West	Kleinbus
67	Hausen Rüdesheimer Straße	Rüdesheimer Straße/Kreuzung Waldstraße	172	Verbesserte Erschließung Hausen-Süd	Standardbus
68	Hausen Vordelbacher Straße	Fischbacher Straße/Kreuzung Vordelbacher Straße	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Siedlungsgebiets Vordelbacher Straße	Kleinbus
69	Niedergladbach Friedhof Niedergladbach	L3035, Höhe Friedhof Niedergladbach	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Friedhofs Niedergladbach	Kleinbus
Taunusstein					
70	Bleidenstadt Bahnhof	Konrad-Adenauer-Straße/Kreuzung Rudolf-Dietz-Straße	246	Verknüpfungshaltestelle zur Aartalbahn	Midibus
71	Bleidenstadt-West Bahnhof	Aarstraße, Höhe Verkehrsübungsplatz	240, 265	Verknüpfungshaltestelle zur Aartalbahn	Standardbus
72	Hahn Im Obergrund	Scheidertalstraße/Kreuzung Im Obergrund	X70, 246, 249	Verbesserte Erschließung von Hahn-Nord	Standard- und Midibus
73	Hambach Chattenpfad	L3470/Kreuzung Chattenpfad	270	Erschließung des Siedlungsgebiets Hambach-Süd	Standardbus
74	Neuhof Engenhahner Weg	L 3273/Kreuzung Engenhahner Weg	240, 242	Erschließung des Siedlungsgebiets Engenhahner Weg	Standardbus
75	Neuhof Siemensstraße	Limburger Straße/Kreuzung Siemensstraße	242, 269	Verbesserte Erschließung des Siedlungsgebiets Neuhof-Süd	Standardbus
76	Niederlibbach Friedhof Niederlibbach	L 3470, Höhe Friedhof Niederlibbach	270	Erschließung des Friedhofs	Standardbus
77	Wehen Alter Orlor Weg	Aarstraße/Kreuzung Alter Orlener Weg	240, 265	Verbesserte Erschließung von Wehen-Mitte	Standardbus
78	Wehen West	Aarstraße/Kreuzung Breslauer Straße	240, 242, 265	Erschließung des Siedlungsgebiets Wehen-West	Standardbus
79	Wehen Neuer Weg	Neuer Weg/Kreuzung Dornbornstraße	270	Verbesserte Erschließung des Siedlungsgebiets Wehen-Nord	Standardbus
Waldems					
80	Esch Taunusstraße	Eschtalstraße/Kreuzung Taunusstraße	On Demand Idsteiner Land	Verbesserte Erschließung des Siedlungsgebiets Taunusstraße	Kleinbus
Vorgeschlagene Standorte für Haltestellen außerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises					
81	Bad Camberg, Hessenweiler	K515, Höhe Hessenweiler	246	Erschließung des Siedlungsgebiets Hessenweiler	Midibus

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung	Fahrzeugtyp
82	Bad Camberg, Würges Schulstraße	Schulstraße, Höhe St. Ferrutius	246	Verbesserte Erschließung des Siedlungsgebiets Würges-West	Midibus
83	Glashütten, Oberems Collegium	Wüstemser Straße, Höhe Zufahrt Collegium	81, 290, On Demand Idsteiner Land	Erschließung des Collegiums	Standard- und Kleinbus
84	Lipporn, Taunus Fishing Lodge	K98, Höhe Taunus Fishing Lodge	On Demand Wispertaunus	Erschließung des Freizeitziels	Kleinbus

Entfallende Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis

Kommune	Name	Linien	Erläuterung
Eltville am Rhein	Erbach B42	x	wegfallender Linienweg, Erschließung über Haltestelle Marktplatz gesichert
Eltville am Rhein	Schulzentrum	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Geisenheim	Johannisberg Grundschule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Hünstetten	Görsroth Grundschule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Niedernhausen	Niederseelbach Grundschule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Rüdesheim	Bahnhof	x	Verlegung des Bahnhofs Rüdesheim zur Haltestelle Bahnhof/Rheinhalle
Rüdesheim	Im Rechacker	x	wegfallender Linienweg, Erschließung über Haltestelle Hildegardisschule gesichert
Rüdesheim	Julius-Alberti-Schule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Rüdesheim	Rheinhalle Nord	x	Neustrukturierung des Knotens Rüdesheim, Ersatz durch Haltestelle Bahnhof/Rheinhalle
Schlangenbad	Bärstadt Am Fischbacher Weg	x	Geringe Entfernung zur Haltestelle Grundschule
Taunusstein	Bleidenstadt Gymnasium	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Taunusstein	Bleidenstadt Hahner Weg	x	wegfallender Linienweg, Erschließung durch EMIL Taunusstein gesichert
Taunusstein	Bleidenstadt Kirchstraße	240	Veränderte Linienführung, alle Linien halten zukünftig an der Haltestelle Theodor-Heuss-Straße
Taunusstein	Bleidenstadt Regenbogen-schule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Taunusstein	Hahn Kesselbachbrücke	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr, Erschließung durch EMIL Taunusstein gesichert
Walluf	Niederwalluf Schule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr
Eltville am Rhein	Erbach B42	x	wegfallender Linienweg, Erschließung über Haltestelle Marktplatz gesichert

*In dieser tabellarischen Übersicht aufgeführte Haltestellen werden gemäß Zielkonzept 2030 nicht durch die konzipierten Linien- und Bedarfsverkehrsangebote angefahren. Eine Bedienung im Schülerverkehr erfolgt ggf. weiterhin.

Umbenennungen von Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis

Kommune	Alter Name	Neuer Name (Vorschlag)	Linien	Erläuterung
Aarbergen	Kettenbach Bahnhof	Kettenbach Alter Bahnhof	245, 250, 570	eindeutigere Bezeichnung
Bad Schwalbach	Hettenhain B54	Hettenhain Talstraße	229, 242, 245, 265	eindeutigere Bezeichnung
Hohenstein	Burg Hohenstein Bahnhof	Burg Hohenstein Alter Bahnhof	On Demand Zentraltaunus	eindeutigere Bezeichnung
Eltville am Rhein	Hallgarten Weinprobierstand	Hallgarten Zangerstraße	181, 185	eindeutigere Bezeichnung
Eltville am Rhein	Hattenheim Weinprobierstand	Hattenheim Auweg	171	eindeutigere Bezeichnung
Heidenrod	Mappershain Bundesstraße	Mappershain Am Tripp	X76, 201	eindeutigere Bezeichnung
Idstein	Krankenhaus Eingang	Krankenhaus	222, 269	ausreichend genaue Bezeichnung

Kommune	Alter Name	Neuer Name (Vorschlag)	Linien	Erläuterung
Oestrich-Winkel	Bahnhof/Altersheim	Altersheim	171, 181	Verweis auf den Bf. aufgrund der Lage unpassend
Oestrich-Winkel	Bahnhof/Weinheimer Straße	Bahnhof	171, 181, 187	eindeutigere Zuordnung zum Bf.
Rüdesheim	Bahnhof/Brömserburg	Brömserburg	180	Verlegung des Bahnhofsstandorts
Rüdesheim	Aulhausen Sportplatz	Aulhausen Mühlberg	187	Sportplatz wird nicht mehr genutzt
Taunusstein	Hahn Busbahnhof	Hahn Bahnhof	X70, 240, 242, 246, 249, 265	Bezug zur Aartalbahn

Infrastrukturplan zum Zielkonzept 2030

Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Haltestellen der Ausbaupriorität 1 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Bahnhof Mainz-Kastel		nach Paulusplatz	Mainz-Kastel	5	8	16	4	4	4	41
Bahnhof Mainz-Kastel		nach Dotzheim	Mainz-Kastel	5	8	16	4	4	2	39
Kirchgasse	Neu: Bonifatiuskirche	nach Schwalbacher Straße	Mitte	5	8	16	4	4	0	37
Luisenplatz	Neu: Bonifatiuskirche	nach Bahnhofstraße	Mitte	5	8	16	4	4	0	37
Ringkirche		nach Hauptbahnhof	Rheingauviertel Hollerborn	5	8	12	8	4	0	37
Ringkirche		nach Dürerplatz	Mitte	5	8	12	8	4	0	37
Schwalbacher Str./LuisenForum		nach Michelsberg	Mitte	5	8	16	4	4	0	37
Paulinen-Klinik		nach Innenstadt	Südost	10	8	8	4	4	2	36
Paulinen-Klinik		nach Schierstein	Rheingauviertel Hollerborn	10	8	8	4	4	2	36
Poststraße		nach Innenstadt	Bierstadt	5	8	12	4	4	2	35

Haltestellen der Ausbaupriorität 2 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Mainbrücke		nach Mainz-Kastel	Mainz-Kostheim	10	4	8	4	4	4	34
Dernsches Gelände		Nach Dotzheim	Mitte	5	8	12	4	4	0	33
Scheffelstraße		nach Dürerplatz	Mitte	5	8	8	8	4	0	33
Scheffelstraße		nach Hauptbahnhof	Südost	5	8	8	8	4	0	33
Kasteler Straße		nach Innenstadt	Biebrich	10	4	8	4	4	2	32
Robert-Krekel-Anlage		nach Dotzheim	Biebrich	10	4	8	4	4	2	32
Steinern Straße/WLeuSch		nach Otto-Suhr-Ring	Mainz-Kastel	10	4	8	4	4	2	32
Willy-Brandt-Allee/VHS		nach Innenstadt	Südost	10	4	8	4	4	2	32

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Adelheidstraße		nach Hauptbahnhof	Mitte	5	8	8	4	4	2	31
Berliner Straße		nach Innenstadt	Südost	5	8	8	4	4	2	31
Herzogsplatz		nach Biebrich	Biebrich	5	4	12	4	4	2	31
Landesbibliothek		-	Mitte	5	8	8	4	4	2	31
Loreleiring		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	4	4	2	31
Rheinufer/Rheingaustraße	Neu: Rheinufer	nach Biebrich	Biebrich	5	8	8	4	4	2	31
Statistisches Bundesamt		nach Innenstadt	Südost	5	8	8	4	4	2	31
Zeilstraße		nach Innenstadt	Schierstein	5	8	8	4	4	2	31
Kornblumenweg		nach Schönaustraße	Dotzheim	10	4	4	4	4	4	30
Mainbrücke		nach Gustavsburg	Mainz-Kostheim	10	4	8	4	4	0	30
Robert-Krekel-Anlage		nach Biebrich Rheinufer	Biebrich	10	4	8	4	4	0	30
Stephan-Born-Straße		nach Innenstadt	Dotzheim	10	4	8	4	4	0	30
Stephan-Born-Straße		nach Dotzheim Schelmengraben	Dotzheim	10	4	8	4	4	0	30

Haltestellen der Ausbaupriorität 3 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Adolf-Todt-Straße	Neu: Rheinufer	nach Biebrich Rheinufer	Biebrich	5	4	8	4	4	4	29
Bismarckring	Neu: Dotzheimer Str./Bismarckring	nach Innenstadt	Mitte	5	8	4	8	4	0	29
Bismarckring	Neu: Bleichstraße/Bismarckring	nach Dotzheim	Westend Bleichstraße	5	8	4	8	4	0	29
Herzogsplatz		nach Innenstadt	Biebrich	5	4	12	4	4	0	29
Klagenfurter Ring		-	Biebrich	5	4	8	4	4	4	29
Loreleiring		nach Dotzheim	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	4	4	0	29
Loreleiring		nach Schierstein	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	4	4	0	29
Rathaus Schierstein		nach Niederwalluf	Schierstein	5	8	8	4	4	0	29
Schiersteiner Straße		nach Hauptbahnhof	Südost	5	4	12	4	4	0	29

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							Gesamtpunkte
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	
Wandersmannstraße		nach Nordenstadt	Erbenheim	5	4	8	4	4	4	29
Zeilstraße		nach Hafen	Schierstein	5	8	8	4	4	0	29
Armenruhstraße	Neu: Mainstr.	nach Biebrich Rheinufer	Biebrich	10	4	4	4	4	2	28
Bahnhof Wiesbaden Ost		nach Mainz	Biebrich	0	8	8	4	4	4	28
Bahnhof Wiesbaden Ost		nach Innenstadt	Biebrich	0	8	8	4	4	4	28
Helmholtzstraße		nach Innenstadt	Dotzheim	10	4	4	4	4	2	28
Helmholtzstraße		nach Kohlheck Waldviertel	Dotzheim	10	4	4	4	4	2	28
Kornblumenweg		nach Freudenbergstraße	Dotzheim	10	4	4	4	4	2	28
Nelkenweg	Neu: Veilchenweg	nach Freudenbergstraße	Dotzheim	10	4	2	4	4	4	28
Plutoweg		nach Innenstadt	Bierstadt	10	4	4	4	4	2	28
Rathaus Biebrich		nach Biebrich Rheinufer	Biebrich	10	4	4	4	4	2	28
Robert-Krekel-Anlage		nach Innenstadt	Biebrich	10	4	8	0	4	2	28
Vogesenstraße		nach Freudenberg	Schierstein	0	8	8	4	4	4	28
Vogesenstraße		nach Schierstein	Schierstein	0	8	8	4	4	4	28
Wartestraße		nach Innenstadt	Bierstadt	10	4	4	4	4	2	28
Wartestraße		nach Bierstadt	Bierstadt	10	4	4	4	4	2	28
Alt Auringen		nach Innenstadt	Auringen	5	4	4	8	4	2	27
Bahnhof Igstadt	Neu: Hinterbergstraße	nach Igstadt	Igstadt	5	8	4	4	4	2	27
Bernsteinstraße		nach Innenstadt	Naurod	5	4	2	8	4	4	27
Dreiweidenstrasse	Neu: Eltviller Str.	-	Westend Bleichstraße	5	4	8	4	4	2	27
Dyckerhoffstraße		nach Kastel	Mainz-Amöneburg	5	4	8	4	4	2	27
Erfurter Straße		-	Nordenstadt	5	4	2	8	4	4	27
Friedhofstraße		nach Nordenstadt Westring	Nordenstadt	5	4	2	8	4	4	27
Friedhofstraße		nach Nordenstadt	Nordenstadt	5	4	2	8	4	4	27
Im Hahn		nach Erbenheim	Erbenheim	5	4	8	4	4	2	27
Junkernstraße		-	Nordenstadt	5	4	2	8	4	4	27
Rheinstr./Rh-M. CongressCenter		nach Innenstadt	Mitte	5	4	8	4	4	2	27
Rosenheimer Straße		nach Hochheim	Delkenheim	5	4	2	8	4	4	27
Weglache		nach Erbenheim	Erbenheim	5	4	2	8	4	4	27
Weglache		nach Innenstadt	Erbenheim	5	4	2	8	4	4	27

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Wörther-See-Straße		nach Faaker Straße	Biebrich	5	4	4	8	4	2	27
Zieglerstraße		nach Bierstadt	Bierstadt	5	4	8	4	4	2	27
Zieglerstraße		nach Innenstadt	Bierstadt	5	4	8	4	4	2	27
Albert-Schweitzer-Allee		nach Innenstadt	Biebrich	10	4	4	4	4	0	26
Albert-Schweitzer-Allee		nach Rheinfeld	Biebrich	10	4	4	4	4	0	26
Bahnhof Dotzheim		nach Dortzheim	Dotzheim	0	8	8	4	4	2	26
Castellumstraße		nach Bölkestraße	Mainz-Kastel	10	4	0	8	4	0	26
Chausseehaus		nach Georgenborn	Dotzheim	0	8	2	8	4	4	26
Hermann-Brill-Straße		nach Graf-von-Galen-Straße	Klarenthal	0	8	8	4	4	2	26
Hermann-Brill-Straße		nach Gehrner Weg	Klarenthal	0	8	8	4	4	2	26
Kahle Mühle P+R		nach Gräselberg	Biebrich	0	4	8	8	4	2	26
Klopstockstraße		nach Südost	Südost	10	4	2	4	4	2	26
Klopstockstraße		nach Rheingauviertel	Südost	10	4	2	4	4	2	26
Kurkliniken		nach Innenstadt	Sonnenberg	10	0	2	8	4	2	26
Luisenstraße		nach Mainz-Kastel	Mainz-Kostheim	10	4	4	4	4	0	26
Nelkenweg	Neu: Veilchenweg	nach Schönaustraße	Dotzheim	10	4	2	4	4	2	26
Tannhäuserstraße		nach Biebrich	Biebrich	0	8	8	4	4	2	26
Tannhäuserstraße		nach Innenstadt	Biebrich	0	8	8	4	4	2	26
Tränkweg		nach Freseniusstraße	Nordost	10	4	4	4	4	0	26
Tränkweg		nach Idsteiner Straße	Nordost	10	4	4	4	4	0	26
Viktoriastraße		nach Am Mainzer Weg	Mainz-Kostheim	10	4	4	4	4	0	26
Viktoriastraße		nach Kostheimer Landstraße	Mainz-Kostheim	10	4	4	4	4	0	26
Winterstraße		-	Mainz-Kostheim	10	4	2	4	4	2	26
Alt Auringen		nach Medenbach	Auringen	5	4	4	4	4	4	25
Bahnhof Igstadt	Neu: Hinterbergstraße	nach Innenstadt	Igstadt	5	8	4	4	4	0	25
Bernsteinstraße		nach Naurod	Naurod	5	4	2	8	4	2	25
Dotzheim-Mitte		nach Innenstadt über Wiesbadener Straße	Dotzheim	5	4	8	4	4	0	25
Dotzheim-Mitte		nach Dotzheim Schelmengraben	Dotzheim	5	4	8	4	4	0	25
Dotzheim-Mitte		nach Innenstadt über Ludwig-Erhard-Straße	Dotzheim	5	4	8	4	4	0	25
Dyckerhoffstraße		nach Biebrich	Mainz-Amöneburg	5	4	8	4	4	0	25

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							Gesamtpunkte
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	
Friedenstraße		nach Innenstadt	Südost	5	4	8	4	4	0	25
Friedenstraße		nach Erbenheim	Südost	5	4	8	4	4	0	25
Geschwister-Stock-Platz		nach Hauptbahnhof	Mitte	5	4	8	4	4	0	25
Hochheimer Straße		nach Bahnhof Mainz-Kastel	Mainz-Kostheim	5	4	8	4	4	0	25
Hochschule Rhein Main		nach Klarenthal	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	8	4	4	0	25
Kappenbergweg		nach Innenstadt	Bierstadt	5	4	2	8	4	2	25
Kirschblütenstraße		nach Frauenstein Grorother Straße	Frauenstein	5	4	0	8	4	4	25
Kirschblütenstraße		nach Innenstadt	Frauenstein	5	4	0	8	4	4	25
Kochbrunnen		nach Innenstadt	Mitte	5	4	4	8	4	0	25
Laurentiusstraße		nach Innenstadt	Naurod	5	0	4	8	4	4	25
Michelsberg		nach Nordfriedhof	Nordost	5	4	8	4	4	0	25
Oberfeld		nach Nordenstadt	Erbenheim	5	4	4	4	4	4	25
Oberfeld		nach Innenstadt	Erbenheim	5	4	4	4	4	4	25
Paulusplatz		nach Ludwigsplatz	Mainz-Kastel	5	4	8	4	4	0	25
Paulusplatz		nach Eisenbahnstraße	Mainz-Kastel	5	4	8	4	4	0	25
Rheinstr./Rh-M. CongressCenter		nach Hauptbahnhof	Mitte	5	4	8	4	4	0	25
Stiegelstraße		nach Heßloch	Kloppenheim	5	4	4	4	4	4	25
Stiegelstraße		nach Igstadt	Kloppenheim	5	4	4	4	4	4	25
Stiegelstraße		nach Innenstadt	Kloppenheim	5	4	4	4	4	4	25
Uthmannstraße		nach Mainz-Kostheim	Mainz-Kostheim	5	4	8	4	4	0	25
Uthmannstraße		nach Boelckestraße	Mainz-Kostheim	5	4	8	4	4	0	25
Westerwaldstraße		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	4	8	4	0	25
Westerwaldstraße		nach Tierpark	Nordost	5	4	4	8	4	0	25
Wörther-See-Straße		nach Biebrich	Biebrich	5	4	4	4	4	4	25
Zietenring		nach Dürerplatz	Westend Bleichstraße	5	4	4	4	4	4	25
Zietenring		nach Loreleiring	Westend Bleichstraße	5	4	4	8	4	0	25

Haltestellen der Ausbaupriorität 4 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil								Gesamtpunkte
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche		
Bahnhof Auringen-Medenbach		nach Medenbach	Auringen	0	8	4	4	4	4	24	
Eigenheim		-	Nordost	10	0	2	4	4	4	24	
Kasteler Straße		nach Bahnhof Ost	Biebrich	10	4	8	0	0	2	24	
Kasteler Straße		nach Biebrich	Biebrich	10	4	8	0	0	2	24	
Langendellschlag		nach Dotzheim	Dotzheim	10	4	0	4	4	2	24	
Lorenz-Werthmann-Haus		-	Dotzheim	10	4	0	4	4	2	24	
Ludwig-Erhard-Straße		nach Innenstadt	Dotzheim	10	4	4	0	4	2	24	
Schiersteiner Brücke		nach Biebrich	Biebrich	0	4	8	4	4	4	24	
Stielstraße		nach Freudenberg	Schierstein	0	4	8	4	4	4	24	
Alte Dorfstraße		-	Breckenheim	5	4	2	4	4	4	23	
Alt-Klarenthal		nach Klarenthal	Klarenthal	5	4	2	4	4	4	23	
Berufsschulzentrum		nach Innenstadt	Südost	5	4	4	4	4	2	23	
Brunhildenstraße		nach Innenstadt	Südost	5	4	4	4	4	2	23	
Dotzheim-Mitte		nach Freudenberg	Dotzheim	5	4	8	0	4	2	23	
Eichendorff-Schule		nach Schierstein	Schierstein	5	0	2	8	4	4	23	
Elsa-Brändström-Str.		nach Biebrich	Biebrich	5	4	2	4	4	4	23	
Elsa-Brändström-Str.		nach Äppelallee-Center	Biebrich	5	4	2	4	4	4	23	
Elsässer Platz		nach Klarenthal	Westend Bleichstraße	5	4	4	4	4	2	23	
Eltviller Straße		-	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	4	4	4	2	23	
Flachstraße		nach Innenstadt	Klarenthal	5	4	4	4	4	2	23	
Flachstraße		nach Kohlheck	Klarenthal	5	4	4	4	4	2	23	
Gartenfeldstraße P+R		nach Innenstadt	Südost	5	4	4	4	4	2	23	
Gneisenaustraße		nach Klarenthal	Westend Bleichstraße	5	4	8	0	4	2	23	
Gneisenaustraße		nach Innenstadt	Westend Bleichstraße	5	4	8	0	4	2	23	
Graf-von-Galen-Straße		nach Moriz-Marxheimer-Straße	Klarenthal	5	4	4	4	4	2	23	
Graf-von-Galen-Straße		nach Hermann-Brill-Straße	Klarenthal	5	4	4	4	4	2	23	
Gustav-Mahler-Straße		nach Innenstadt	Nordost	5	0	2	8	4	4	23	
Hochheimer Straße		nach Kostheimer Landstraße	Mainz-Kostheim	5	4	8	0	4	2	23	
Hochschule Rhein Main		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	8	0	4	2	23	
Kappenbergweg		nach Naurod	Bierstadt	5	4	2	4	4	4	23	
Landesdenkmal		nach Biebrich	Biebrich	5	4	4	4	4	2	23	

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Mainstraße		nach Biebrich Rheinufer	Biebrich	5	4	4	4	4	2	23
Nansenstraße		nach Biebrich	Biebrich	5	4	4	4	4	2	23
Nansenstraße		nach Äppelallee-Center	Biebrich	5	4	4	4	4	2	23
Paulusplatz		nach Krautgärten	Mainz-Kastel	5	4	8	0	4	2	23
Reichsapfelstrasse		nach Innenstadt	Schierstein	5	4	8	0	4	2	23
Riederbergstraße		nach Innenstadt	Nordost	5	4	4	4	4	2	23
Ruthof		nach Mudrakaserne	Mainz-Kastel	5	4	4	4	4	2	23
Theodor-Heuss-Ring		nach Innenstadt	Biebrich	5	4	8	0	4	2	23
Theodor-Heuss-Ring		nach Biebrich	Biebrich	5	4	8	0	4	2	23
Unter den Eichen		nach Innenstadt	Nordost	5	4	2	8	4	0	23
Venatorstraße	Neu: Bierstadt Mitte	nach Igstadt	Bierstadt	5	4	4	4	4	2	23
Wilhelm-Leuschner-Straße		nach Dotzheim	Dotzheim	5	4	8	4	0	2	23
Wörther-See-Straße		nach Innenstadt	Biebrich	5	4	4	4	4	2	23
Zweigstraße		nach Innenstadt	Sonnenberg	5	4	2	4	4	4	23
Zweigstraße		nach Sonnenberg	Sonnenberg	5	4	2	4	4	4	23
Am Hochfeld		nach Erbenheim	Erbenheim	0	4	4	8	4	2	22
Bahnhof Biebrich		nach Rheinfeld	Biebrich	0	8	4	4	4	2	22
Barbarossastraße		nach Nordenstadt	Erbenheim	0	4	8	4	4	2	22
Barbarossastraße		nach Kastel	Erbenheim	0	4	8	4	4	2	22
Chausseehaus		nach Klarenthal	Dotzheim	0	8	2	4	4	4	22
Dr.-H.-Schmidt-Kliniken	Neu: Helios HSK	nach Dotzheim	Dotzheim	10	4	2	0	4	2	22
Ferdinand-Knettenbrech-Weg		nach Innenstadt	Biebrich	0	8	2	4	4	4	22
Ferdinand-Knettenbrech-Weg		nach Unterer Zwerchweg	Biebrich	0	8	2	4	4	4	22
Freiburger Straße		nach Hochheim	Delkenheim	0	4	2	8	4	4	22
Freizeitbad / Velvets Theater		nach Biebrich	Südost	0	4	8	4	4	2	22
Friedrich-Bergius-Straße		nach Biebrich	Biebrich	0	4	8	4	4	2	22
Friedrich-Bergius-Straße		nach Äppelallee-Center	Biebrich	0	4	8	4	4	2	22
Hans-Bredow-Straße		nach Hauptbahnhof	Südost	10	0	0	4	4	4	22
Im Herzen		-	Erbenheim	0	4	4	8	4	2	22
Kahle Mühle P+R		nach Schierstein	Biebrich	0	4	8	4	4	2	22
Kahle Mühle P+R		nach Sauerland	Biebrich	0	4	8	4	4	2	22
Kahle Mühle P+R		nach Innenstadt	Biebrich	0	4	8	4	4	2	22
Künstlerviertel		nach Holzstraße	Rheingauviertel Hollerborn	10	0	2	4	4	2	22

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Lindenweg		nach Innenstadt	Nordenstadt	0	4	2	8	4	4	22
Ratsherrenweg		nach Krautgärten	Mainz-Kastel	10	4	2	0	4	2	22
Ratsherrenweg		nach Paulusplatz	Mainz-Kastel	10	4	2	0	4	2	22
Schiersteiner Brücke		nach Schierstein	Biebrich	0	4	8	4	4	2	22
Schleiermacherstraße		nach Innenstadt	Sonnenberg	10	0	2	4	4	2	22
Stielstraße		nach Schierstein (von Innenstadt)	Schierstein	0	4	8	4	4	2	22
Stielstraße		nach Innenstadt	Schierstein	0	4	8	4	4	2	22
Stielstraße		nach Schierstein (von Freudenberg)	Schierstein	0	4	8	4	4	2	22
Weimarer Straße		nach Bierstadt Nord	Bierstadt	10	4	2	0	4	2	22
Alt-Klarenthal		nach Tierpark	Klarenthal	5	4	2	4	4	2	21
Am Hang		nach Innenstadt	Dotzheim	5	4	2	4	4	2	21
Am Hang		nach Kohlheck	Dotzheim	5	4	2	4	4	2	21
Dürerplatz		auf Aarstraße nach Innenstadt	Nordost	5	4	4	4	4	0	21
Dürerplatz		nach Michelsberg	Westend Bleichstraße	5	4	4	4	4	0	21
Eleonorenstraße		nach Hochkreisel	Mainz-Kastel	5	4	4	4	4	0	21
Eleonorenstraße		nach Mudrakaserne	Mainz-Kastel	5	4	4	4	4	0	21
Elsässer Platz		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	4	4	4	0	21
Fichtestraße/Handwerkskammer		nach Innenstadt	Nordost	5	4	4	4	4	0	21
Fichtestraße/Handwerkskammer		nach Bierstadt	Südost	5	4	4	4	4	0	21
Geschwister-Scholl-Str.		nach Lahnstraße	Klarenthal	5	4	2	4	4	2	21
Geschwister-Scholl-Str.		nach Goerdelerstraße	Klarenthal	5	4	2	4	4	2	21
Glacisweg		nach Kräutergarten	Mainz-Kastel	5	4	2	4	4	2	21
Gottfried-Kinkel-Straße		nach Biebrich	Biebrich	5	0	4	4	4	4	21
Graf-von-Galen-Straße		nach Geschwister-Scholl-Straße	Klarenthal	5	4	4	4	4	0	21
Grillparzerstraße		-	Südost	5	4	2	4	4	2	21
Habichtweg		nach Nordenstadt	Nordenstadt	5	0	4	4	4	4	21
Habichtweg		nach Innenstadt	Nordenstadt	5	0	4	4	4	4	21
Hallgarter Straße		nach Mainz-Kostheim	Mainz-Kostheim	5	4	4	4	4	0	21
Holbeinstraße		nach Tierpark	Nordost	5	4	0	8	4	0	21
Holsteinstraße		nach Südost	Südost	5	4	2	4	4	2	21
Holsteinstraße		nach Rheingauviertel	Südost	5	4	2	4	4	2	21
Horchheimer Straße		nach Innenstadt	Nordenstadt	5	0	4	4	4	4	21
Humboldtstraße		nach Innenstadt	Südost	5	4	4	4	4	0	21

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Humboldtstraße		nach Erbenheim	Südost	5	4	4	4	4	0	21
Karawankenstraße		nach Biebrich	Biebrich	5	4	2	4	4	2	21
Karawankenstraße		nach Innenstadt	Biebrich	5	4	2	4	4	2	21
Karlsbader Platz		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	2	4	4	2	21
Karlsbader Platz		nach Sauerland	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	2	4	4	2	21
Mühlberg		nach Delkenheim	Delkenheim	5	4	4	0	4	4	21
Mühlberg		nach Hochheim	Delkenheim	5	4	4	0	4	4	21
Mühlberg		nach Delkenheim Gewerbegebiet	Delkenheim	5	4	4	0	4	4	21
Nordfriedhof		-	Nordost	5	4	4	4	4	0	21
Otto-von-Guericke-Ring		nach Stolberger Straße	Nordenstadt	5	0	0	8	4	4	21
Riederbergstraße		nach Nordfriedhof	Nordost	5	4	4	4	4	0	21
Sankt-Gallus-Straße		nach Innenstadt	Igstadt	5	0	4	8	4	0	21
Sankt-Weiter-Platz		nach Kostheim	Mainz-Kostheim	5	4	2	4	4	2	21
Venatorstraße	Neu: Bierstadt Mitte	nach Innenstadt	Bierstadt	5	4	4	4	4	0	21
Webergasse		nach Innenstadt	Mitte	5	4	4	4	4	0	21
Wielandstraße		nach Innenstadt	Südost	5	4	2	4	4	2	21
Wielandstraße		nach 2. Ring	Südost	5	4	2	4	4	2	21
Wilhelm-Kopp-Straße	Neu: Rheinufer	nach Innenstadt (akutell 3)	Biebrich	5	4	2	4	4	2	21
Wilhelm-Kopp-Straße	Neu: Rheinufer	nach Innenstadt (aktuell 4/14)	Biebrich	5	4	2	4	4	2	21
Wolkenbruch		nach Innenstadt	Nordost	5	4	4	4	4	0	21
Wolkenbruch		nach Nordfriedhof	Nordost	5	4	4	4	4	0	21
Adamstal		nach Innenstadt	Nordost	0	4	0	8	4	4	20
Adamstal		nach Taunusstein	Nordost	0	4	0	8	4	4	20
Am Erbenheimer Feld		nach Nordenstadt	Nordenstadt	0	4	0	8	4	4	20
Am Erbenheimer Feld		nach Innenstadt	Nordenstadt	0	4	0	8	4	4	20
Am Hochfeld		nach Innenstadt	Erbenheim	0	4	4	8	4	0	20
Andreas-Hofer-Strasse		nach Biebrich	Biebrich	10	0	0	4	4	2	20
Andreas-Hofer-Strasse		nach Dotzheim	Biebrich	10	0	0	4	4	2	20
Aussiedlerhöfe		nach Nordenstadt	Erbenheim	0	4	0	8	4	4	20
Aussiedlerhöfe		nach Erbenheim	Erbenheim	0	4	0	8	4	4	20
Bahnhof Biebrich		nach Innenstadt	Biebrich	0	8	4	4	4	0	20
Barbarossastraße		nach Innenstadt	Erbenheim	0	4	8	0	4	4	20
Bunsenstraße		nach Biebrich Rheinufer	Biebrich	10	0	2	4	4	0	20

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Dresdener Ring		nach Bierstadt Wolfsfeld	Bierstadt	0	4	2	8	4	2	20
Freizeitbad / Velvets Theater		auf P+R	Südost	0	4	8	4	4	0	20
Freizeitbad / Velvets Theater		nach Berufsschulzentrum	Südost	0	4	8	4	4	0	20
Freizeitbad / Velvets Theater		nach Innenstadt	Südost	0	4	8	4	4	0	20
Hagenauer Straße		nach Biebrich	Biebrich	10	0	2	4	4	0	20
Hagenauer Straße		nach Schierstein	Biebrich	10	0	2	4	4	0	20
Kesselbachstraße		nach Nordfriedhof	Nordost	10	0	2	4	4	0	20
Kitzelberg		nach Innenstadt (von Naurod)	Rambach	0	4	2	8	4	2	20
Kreuzkirche		nach Nordfriedhof	Nordost	10	0	2	4	4	0	20
Paul-Ehrlich-Straße		nach Äppelallee-Center	Biebrich	10	0	0	4	4	2	20
Römerstraße		nach Petersweg	Mainz-Kastel	0	4	2	8	4	2	20
Schelmengraben		nach Innenstadt	Dotzheim	0	4	4	4	4	4	20
Steinberger Straße	Neu: Steinberger Str. Bf.	nach Waldstraße	Biebrich	0	8	4	4	4	0	20
Steinberger Straße	Neu: Steinberger Str. Bf.	nach Endhaltestelle	Biebrich	0	8	4	4	4	0	20
Steinberger Straße	Neu: Steinberger Str. Bf.	nach Rheinufer	Biebrich	0	8	4	4	4	0	20
Stolberger Straße		nach Innenstadt	Nordenstadt	0	4	4	4	4	4	20
Stolberger Straße		nach Wallau	Nordenstadt	0	4	4	4	4	4	20
Wallauer Weg		nach Innenstadt	Nordenstadt	0	4	4	4	4	4	20
Eiserne Hand		nach Taunusstein	Dotzheim	0	8	0	4	4	4	20
Platte		auf Parkplatz	Nordost	0	4	2	8	4	2	20
Platte		nach Innenstadt	Nordost	0	4	2	8	4	2	20

Haltestellen der Ausbaupriorität 5 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Albrecht-Dürer-Schule		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	2	4	4	0	19
Albrecht-Dürer-Schule		nach Tierpark	Nordost	5	4	2	4	4	0	19
Am Weinberg		nach Innenstadt	Auringen	5	0	2	4	4	4	19

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Blumenstraße		nach Innenstadt	Nordost	5	4	4	0	4	2	19
Blumenstraße		nach Bierstadt	Südost	5	4	4	0	4	2	19
Calvinstraße		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	2	4	4	4	19
Eichendorffweg		nach Nordenstadt	Nordenstadt	5	0	2	4	4	4	19
Eifelstraße		nach Delkenheim	Delkenheim	5	4	4	0	4	2	19
Ernst-Göbel-Schule		nach Heßloch	Kloppenheim	5	0	2	4	4	4	19
Gallierweg		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	2	8	4	0	19
Glacisweg		nach Paulusplatz	Mainz-Kastel	5	4	2	4	4	0	19
Goethestein		nach Innenstadt	Frauenstein	5	4	2	4	4	0	19
Heppenheimer Straße		nach Biebrich	Biebrich	5	0	4	4	4	2	19
Hofgartenplatz		nach Rambach	Sonnenberg	5	4	4	4	0	2	19
Hofgartenplatz		nach Innenstadt	Sonnenberg	5	4	4	4	0	2	19
IGS Rheingauviertel		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	0	4	4	4	2	19
Klabundstraße		nach Dotzheim	Schierstein	5	0	2	4	4	4	19
Klabundstraße		nach Schierstein	Schierstein	5	0	2	4	4	4	19
Klosterweg		nach Klarenthal Nord	Klarenthal	5	0	4	4	4	2	19
Klosterweg		nach Klarenthal Mitte	Klarenthal	5	0	4	4	4	2	19
Klosterweg		nach Innenstadt	Klarenthal	5	0	4	4	4	2	19
Kriemhildenstraße		nach Freizeitbad	Südost	5	4	2	4	4	0	19
Kriemhildenstraße		nach Südfriedhof	Südost	5	4	2	4	4	0	19
Kureck		nach Innenstadt	Nordost	5	0	4	4	4	2	19
Landesdenkmal		nach Innenstadt	Biebrich	5	4	4	0	4	2	19
Leberberg		nach Innenstadt	Nordost	5	0	2	4	4	4	19
Ludwigsplatz		nach Mainz	Mainz-Kastel	5	0	2	4	4	4	19
Oderstraße		-	Schierstein	5	4	0	4	4	2	19
Röderstraße		nach Innenstadt	Mitte	5	4	2	4	4	0	19
Rothstraße		nach Innenstadt	Nordost	5	0	4	4	4	2	19
Sankt-Gallus-Straße		nach Breckenheim	Igstadt	5	0	4	4	4	2	19
Schenkendorfstraße		-	Südost	5	4	2	4	4	0	19
Unter den Eichen		nach Nordfriedhof	Nordost	5	4	2	4	4	0	19
Welfenstraße		nach Innenstadt	Südost	5	0	4	4	4	2	19
Welfenstraße		nach Freizeitbad	Südost	5	0	4	4	4	2	19

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Willi-Werner-Straße	Neu: Stegerwaldstr.	nach Schierstein	Dotzheim	5	0	2	4	4	4	19
Wittelsbacherstrasse/Welfenstraße	Neu: Wittelsbacherstr.	nach Berufsschulzentrum	Südost	5	0	4	4	4	2	19
Am Burgacker		nach Innenstadt	Rambach	0	4	2	4	4	4	18
Am Burgacker		nach Naurod	Rambach	0	4	2	4	4	4	18
Anne-Frank-Straße		nach Innenstadt	Klarenthal	0	4	4	4	4	2	18
Bunsenstraße		nach Innenstadt	Biebrich	10	0	2	4	0	2	18
Chemische Fabrik Kreussler		nach Biebrich	Biebrich	0	4	4	4	4	2	18
Chemische Fabrik Kreussler		nach Schierstein	Biebrich	0	4	4	4	4	2	18
Eishaus		nach Innenstadt	Klarenthal	0	4	2	4	4	4	18
Eishaus		nach Nastätten	Klarenthal	0	4	2	4	4	4	18
Gehrner Weg		nach Hermann-Brill-Straße	Klarenthal	0	4	2	4	4	4	18
Glyco	Neu: Glyco/Schierstein Bf.	nach Freudenberg	Schierstein	0	4	4	4	4	2	18
Glyco	Neu: Glyco/Schierstein Bf.	nach Schierstein	Schierstein	0	4	4	4	4	2	18
Hans-Bredow-Straße		nach Bierstadt	Südost	10	0	0	4	4	0	18
Herrnbergstraße		nach Frauenstein Goroother Straße	Frauenstein	0	4	2	8	4	0	18
Kitzelberg		nach Innenstadt (Einstiegshaltestelle)	Rambach	0	4	2	4	4	4	18
Kitzelberg		nach Naurod	Rambach	0	4	2	4	4	4	18
Kurkliniken		nach Sonnenberg	Sonnenberg	10	0	2	0	4	2	18
Liebenaustraße		nach Innenstadt	Sonnenberg	0	4	2	4	4	4	18
Lindenweg		nach Wallau	Nordenstadt	0	4	2	4	4	4	18
Neuberg		nach Innenstadt	Nordost	0	4	2	8	4	0	18
Rheingaustraße		nach Schierstein Hafen	Schierstein	0	4	4	4	4	2	18
Rheingaustraße		nach Schierstein	Schierstein	0	4	4	4	4	2	18
Rheingaustraße		nach Biebrich	Schierstein	0	4	4	4	4	2	18
Römerstraße		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	4	2	8	4	0	18
Rothenbergstraße		-	Breckenheim	0	4	2	4	4	4	18
Schelmengraben		nach Frauenstein	Dotzheim	0	4	4	4	4	2	18
Schloß Biebrich		nach Biebrich	Biebrich	0	4	2	4	4	4	18
Sickingenstraße		nach Biebrich	Biebrich	0	4	2	4	4	4	18
Sickingenstraße		nach Dotzheim	Biebrich	0	4	2	4	4	4	18
Siegfriedring		nach Erbenheim	Südost	0	4	4	4	4	2	18
Württembergstraße		nach Innenstadt	Sonnenberg	0	4	2	4	4	4	18

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Eiserne Hand		nach Innenstadt	Dotzheim	0	8	0	4	4	2	18
Am Speiergarten		nach Bierstadt Nord	Bierstadt	5	0	2	4	4	2	17
Am Speiergarten		nach Bierstadt	Bierstadt	5	0	2	4	4	2	17
Am Weinberg		nach Medenbach	Auringen	5	0	2	4	4	2	17
Bornhofenweg	Neu: Walkmühle	nach Innenstadt	Nordost	5	4	0	4	4	0	17
Bornhofenweg	Neu: Walkmühle	nach Nordfriedhof	Nordost	5	4	0	4	4	0	17
Calvinstraße		nach Sauerland	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Carl-von-Ossietsky-Str.		nach Klarenthal	Klarenthal	5	0	2	4	4	2	17
Carl-von-Ossietsky-Str.		nach Innenstadt	Klarenthal	5	0	2	4	4	2	17
Diesterwegschule		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Diesterwegschule		nach Biebrich	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Erlenstraße		-	Breckenheim	5	4	2	0	4	2	17
Ernst-Göbel-Schule		nach Innenstadt	Kloppenheim	5	0	2	4	4	2	17
Gallierweg		nach Biebrich	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Gustav-Mahler-Straße		nach Sonnenberg	Nordost	5	0	2	4	4	2	17
Hallenbad		nach Krautgärten	Mainz-Kostheim	5	0	2	4	4	2	17
Heinz-Ranly-Straße		nach Klarenthal Nord	Klarenthal	5	0	2	4	4	2	17
Heinz-Ranly-Straße		nach Innenstadt	Klarenthal	5	0	2	4	4	2	17
Heppenheimer Straße		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	4	4	4	0	17
Hermann-Ehlers-Schule		nach Erbenheim	Erbenheim	5	4	2	0	4	2	17
Hermann-Ehlers-Schule		nach Innenstadt	Erbenheim	5	4	2	0	4	2	17
Heßloch		nach Innenstadt	Heßloch	5	0	2	4	4	2	17
Hofgartenplatz		nach Sonnenberg Kurkliniken	Sonnenberg	5	4	4	4	0	0	17
Holbeinstraße		nach Innenstadt	Nordost	5	4	0	4	4	0	17
Horchheimer Straße		nach Nordenstadt	Nordenstadt	5	0	4	4	4	0	17
Jägerstraße		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Jägerstraße		nach Biebrich	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Konrad-Arndt-Straße		nach Klarenthal Nord	Klarenthal	5	0	2	4	4	2	17
Konrad-Arndt-Straße		nach Innenstadt	Klarenthal	5	0	2	4	4	2	17
Köpfchenweg		nach Bierstadt	Bierstadt	5	0	2	4	4	2	17
Köpfchenweg		nach Igstadt	Bierstadt	5	0	2	4	4	2	17
Kuckucksweg		nach Innenstadt	Dotzheim	5	0	0	4	4	4	17

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Kureck		nach Sonnenberg	Nordost	5	0	4	4	4	0	17
Laurentiusstraße		nach Auringen	Naurod	5	0	4	4	4	0	17
Leberberg		nach Sonnenberg	Nordost	5	0	2	4	4	2	17
Ludwigsplatz		nach Erbenheim	Mainz-Kastel	5	0	2	4	4	2	17
Nürnberger Straße		nach Delkenheim	Delkenheim	5	4	4	0	0	4	17
Nussbaumstraße		nach Biebrich	Südost	5	0	2	4	4	2	17
Nussbaumstraße		nach Innenstadt	Südost	5	0	2	4	4	2	17
Otto-von-Guericke-Ring		nach Konrad-Zuse-Straße	Nordenstadt	5	0	0	4	4	4	17
Polizeiakademie		nach Innenstadt	Dotzheim	5	0	2	4	4	2	17
Polizeiakademie		nach Kohlheck Waldviertel	Dotzheim	5	0	2	4	4	2	17
R.-Schumann-Schule		nach Sonnenberg Bahnhof	Nordost	5	0	2	4	4	2	17
Rothstraße		nach Nordfriedhof	Nordost	5	0	4	4	4	0	17
Ruhbergstraße		nach Innenstadt	Nordost	5	0	2	4	4	2	17
Sampelweg		nach Mainz	Mainz-Kostheim	5	0	2	4	4	2	17
Sonnenblumenweg		nach Dotzheim	Dotzheim	5	0	2	4	4	2	17
Sonnenblumenweg		nach Schierstein	Dotzheim	5	0	2	4	4	2	17
Tannenstraße		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	2	4	4	2	17
Webergasse		nach Nordost	Mitte	5	4	4	4	0	0	17
Weingartenstraße		nach Igstadt	Igstadt	5	0	2	4	4	2	17
Weingartenstraße		nach Nordenstadt	Igstadt	5	0	2	4	4	2	17
Willi-Werner-Straße	Neu: Stegerwaldstr.	nach Dotzheim	Dotzheim	5	0	2	4	4	2	17
Wittelsbacherstrasse/Welfenstraße	Neu: Wittelsbacherstr.	nach Hauptbahnhof	Südost	5	0	4	4	4	0	17
Hallgarter Straße		nach Hochheim	Mainz-Kostheim	5	4	4	4	0	0	17
Anna-Birle-Straße		von Otto-Suhr-Ring	Mainz-Kastel	0	4	2	4	4	2	16
Auringer Mühle		nach Auringen	Auringen	0	0	0	8	4	4	16
Auringer Mühle		nach Innenstadt	Auringen	0	0	0	8	4	4	16
Burg		nach Innenstadt	Frauenstein	0	4	2	4	4	2	16
Burg		nach Frauenstein Grorother Straße	Frauenstein	0	4	2	4	4	2	16
Carl-Bosch-Straße		nach Rheingaustraße	Biebrich	0	0	2	8	4	2	16
Dresdener Ring		nach Bierstadt	Bierstadt	0	4	2	4	4	2	16
Erbsenacker		nach Innenstadt	Naurod	0	4	2	4	4	2	16
Floßhafen / DowCorning		nach Biebrich	Schierstein	0	4	2	4	4	2	16

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Floßhafen / DowCorning		nach Schierstein	Schierstein	0	4	2	4	4	2	16
Friedhof Erbenheim		nach Kastel	Erbenheim	0	0	0	8	4	4	16
Friedhof Erbenheim		nach Erbenheim	Erbenheim	0	0	0	8	4	4	16
Friedhof Sonnenberg		-	Sonnenberg	0	4	0	4	4	4	16
Gehrner Weg		nach Geschwister-Scholl-Straße	Klarenthal	0	4	2	4	4	2	16
Goldackerweg		nach Bierstadt	Bierstadt	0	4	2	4	4	2	16
Hof Erlenblick		nach Bierstadt	Bierstadt	0	0	0	8	4	4	16
Johannes-Goßner-Straße		nach Wiesbaden	Mainz-Kastel	0	4	4	4	4	0	16
Liebenaustraße		nach Sonnenberg	Sonnenberg	0	4	2	4	4	2	16
Märchenland		nach Innenstadt	Dotzheim	0	4	2	4	4	2	16
Märchenland		nach Frauenstein	Dotzheim	0	4	2	4	4	2	16
Nerobergstraße		nach Innenstadt	Nordost	0	0	2	8	4	2	16
Regattastraße		-	Biebrich	0	4	2	4	4	2	16
Rheinblick		nach Innenstadt	Dotzheim	0	4	0	4	4	4	16
Rheinhütte		nach Biebrich	Biebrich	0	4	2	4	4	2	16
Rheinhütte		nach Schierstein	Biebrich	0	4	2	4	4	2	16
Schelmengraben		nach Dotzheim Waldfriedhof	Dotzheim	0	4	4	4	4	0	16
Schillerstraße		nach Innenstadt	Naurod	0	4	2	4	4	2	16
Schillerstraße		nach Niedernhausen	Naurod	0	4	2	4	4	2	16
Siegfriedring		nach Innenstadt	Südost	0	4	4	4	4	0	16
Wallauer Weg		nach Wallau	Nordenstadt	0	4	4	0	4	4	16
Bleichwiesenstraße		nach Biebrich	Biebrich	10	0	0	0	4	2	16
Bleichwiesenstraße		nach Dotzheim	Biebrich	10	0	0	0	4	2	16
Eichendorffweg		nach Innenstadt	Nordenstadt	5	0	2	0	4	4	15
Eifelstraße		nach Wallau	Delkenheim	5	4	4	0	0	2	15
Fischerstraße		nach Biebrich	Südost	5	0	2	4	4	0	15
Fischerstraße		nach Innenstadt	Südost	5	0	2	4	4	0	15
Gottfried-Kinkel-Straße		nach Innenstadt	Biebrich	5	0	4	0	4	2	15
Hallenbad		nach Mainz	Mainz-Kostheim	5	0	2	4	4	0	15
Hermann-Löns-Straße		nach Freudenberg	Schierstein	5	0	2	4	4	0	15
IGS Rheingauviertel		nach Sauerland	Rheingauviertel Hollerborn	5	0	4	0	4	2	15
Im Wiesengrund		nach Dotzheim	Dotzheim	5	0	0	4	4	2	15

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Im Wiesengrund		nach Sauerland	Dotzheim	5	0	0	4	4	2	15
Kuckucksweg		nach Kohlheck Waldviertel	Dotzheim	5	0	0	4	4	2	15
Niederfeldstraße		nach Innenstadt	Mainz-Amöneburg	5	0	2	0	4	4	15
R.-Schumann-Schule		nach Innenstadt	Nordost	5	0	2	4	4	0	15
Rieslingstraße		-	Breckenheim	5	0	2	0	4	4	15
Roonstraße		nach Mainz	Mainz-Kastel	5	0	0	4	4	2	15
Ruhbergstraße		nach Nordfriedhof	Nordost	5	0	2	4	4	0	15
Tannenstraße		nach Biebrich	Biebrich	5	0	2	4	4	0	15

Haltestellen der Ausbaupriorität 6 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Aarstraße		nach Taunusstein	Nordost	0	4	2	4	4	0	14
Aarstraße		nach Innenstadt	Nordost	0	4	2	4	4	0	14
Abraham-Lincoln-Straße		nach Innenstadt	Südost	0	0	2	4	4	4	14
Am Sportfeld		nach Innenstadt	Medenbach	0	0	2	4	4	4	14
Bert-Brecht-Straße		nach Schierstein	Dotzheim	0	0	2	4	4	4	14
Bert-Brecht-Straße		nach Dotzheim	Dotzheim	0	0	2	4	4	4	14
Bunsenstraße		nach Biebrich	Biebrich	10	0	2	0	0	2	14
Erbsenacker		nach Naurod (von Bierstadt)	Naurod	0	4	2	0	4	4	14
Fort Biehler		nach Erbenheim	Mainz-Kastel	0	0	4	4	4	2	14
Fort Biehler		nach Boelckestraße	Mainz-Kastel	0	0	4	4	4	2	14
Gartenfeld		nach Kloppenheim	Kloppenheim	0	0	2	4	4	4	14
Ginsterweg		nach Medenbach	Auringen	0	0	2	4	4	4	14
Goldackerweg		nach Erbenheim	Bierstadt	0	4	2	4	4	0	14
Goldsteintal		nach Innenstadt	Rambach	0	0	2	4	4	4	14
Hof Erlenblick		nach Igstadt	Bierstadt	0	0	0	8	4	2	14
Igstadter Straße		nach Bierstadt	Bierstadt	0	0	0	8	4	2	14

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Kirschenbergstraße		nach Innenstadt	Medenbach	0	0	2	4	4	4	14
Nerotai		-	Nordost	0	4	2	4	4	0	14
Neuberg		nach Nordost	Nordost	0	4	2	4	4	0	14
Otto-Suhr-Ring Ersatzhaltestelle		nach Erbenheim	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	4	14
Rennbahnstraße		nach Kastel	Erbenheim	0	0	2	4	4	4	14
Rennbahnstraße		nach Innenstadt	Erbenheim	0	0	2	4	4	4	14
Rheinblick		nach Frauenstein	Dotzheim	0	4	0	4	4	2	14
Rheinblick		von Dotzheim Schelmengraben	Dotzheim	0	4	0	4	4	2	14
Sanitas		nach Innenstadt	Nordost	0	0	0	8	4	2	14
Schloß Biebrich		nach Äppelallee-Center	Biebrich	0	4	2	4	4	0	14
Tunnelbachstraße		nach Innenstadt	Sonnenberg	0	0	2	4	4	4	14
Tunnelbachstraße		nach Sonnenberg	Sonnenberg	0	0	2	4	4	4	14
Waldfriedhof		-	Dotzheim	0	0	2	4	4	4	14
Württembergstraße		nach Sonnenberg	Sonnenberg	0	4	2	4	4	0	14
Chemische Werke Albert		nach Biebrich	Mainz-Amöneburg	5	0	2	0	4	2	13
Eichendorff-Schule		nach Dotzheim	Schierstein	5	0	2	0	4	2	13
Niederfeldstraße		nach Kastel	Mainz-Amöneburg	5	0	2	0	4	2	13
Rathausplatz		nach Wallau	Delkenheim	5	4	2	0	0	2	13
Rathausplatz		nach Hochheim	Delkenheim	5	4	2	0	0	2	13
Roonstraße		nach Erbenheim	Mainz-Kastel	5	0	0	4	4	0	13
Schlagstraße		-	Sonnenberg	5	0	0	0	4	4	13
Alfred-Delp-Straße		nach Innenstadt	Frauenstein	0	0	2	4	4	2	12
Alfred-Delp-Straße		nach Frauenstein Grotther Straße	Frauenstein	0	0	2	4	4	2	12
Andreas-Schlüter-Straße		nach Innenstadt	Südost	0	0	2	4	4	2	12
Anna-Birle-Straße		nach Peter-Sander Weg	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	2	12
Anna-Birle-Straße		nach Otto-Suhr-Ring	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	2	12
Äppelallee		nach Innenstadt	Biebrich	0	0	0	4	4	4	12
Äppelallee-Center		-	Biebrich	0	4	0	4	4	0	12
August-Bebel-Straße		-	Dotzheim	0	0	2	4	4	2	12
Bgm.-Schneider-Str.		-	Frauenstein	0	0	0	8	4	0	12
Carl-Bosch-Straße		nach Äppelallee-Center	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Erbsenacker		nach Naurod (von Rambach)	Naurod	0	4	2	0	4	2	12

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Erich-Ollenhauer-Str.		nach Biebrich	Biebrich	0	0	0	4	4	4	12
Fasaneriestraße		nach Innenstadt	Nordost	0	4	0	4	4	0	12
Fasaneriestraße		nach Tierpark	Nordost	0	4	0	4	4	0	12
Fritz-Ullmann-Straße		nach Otto-Suhr-Ring	Mainz-Kastel	0	0	2	4	4	2	12
Gewerbegebiet	Neu: Max-Planck-Ring Süd	-	Delkenheim	0	0	0	4	4	4	12
Goldsteintal		nach Rambach	Rambach	0	0	2	4	4	2	12
Igstadter Straße		nach Igstadt	Bierstadt	0	0	0	4	4	4	12
Im Kreuzer		nach Schierstein	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Im Kreuzer		nach Innenstadt	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Joh.-Sebastian-Bach-Str.		nach Sonnenberg Bahnhof	Nordost	0	0	2	4	4	2	12
Joh.-Sebastian-Bach-Str.		nach Innenstadt	Nordost	0	0	2	4	4	2	12
Kirschenbergstraße		nach Medenbach Am Wald	Medenbach	0	0	2	4	4	2	12
Lorenz-Schott-Straße		nach Peter-Sander Weg	Mainz-Kastel	0	0	2	4	4	2	12
Lorenz-Schott-Straße		nach Anna-Birle-Straße	Mainz-Kastel	0	0	2	4	4	2	12
Malmedyer Straße		nach Biebrich Bahnhof	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Malmedyer Straße		nach Rheinfeld	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Max-Planck-Ring	Neu: Max-Planck-Ring Nord	-	Delkenheim	0	0	0	4	4	4	12
Moriz-Marxheimer-Straße		nach Klarenthal Nord	Klarenthal	0	0	2	4	4	2	12
Moriz-Marxheimer-Straße		nach Innenstadt	Klarenthal	0	0	2	4	4	2	12
Münzenbergstraße		nach Innenstadt	Medenbach	0	0	2	4	4	2	12
Münzenbergstraße		nach Medenbach Am Wald	Medenbach	0	0	2	4	4	2	12
Ostpreußenstraße		nach Innenstadt	Rambach	0	0	2	4	4	2	12
Paul-Friedländer-Straße		nach Biebrich Bahnhof	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Paul-Friedländer-Straße		nach Rheinfeld	Biebrich	0	0	2	4	4	2	12
Prinz-Nikolas-Straße		nach Sonnenberg Bahnhof	Sonnenberg	0	0	0	8	4	0	12
Prinz-Nikolas-Straße		nach Innenstadt	Sonnenberg	0	0	0	8	4	0	12
Raiffeisenplatz		nach Innenstadt	Südost	0	4	4	4	0	0	12
Raiffeisenplatz		nach Bierstadt	Südost	0	4	4	4	0	0	12
Raiffeisenstraße		nach Bierstadt Wolfsfeld	Bierstadt	0	4	2	0	4	2	12
Rossertstraße		nach Innenstadt	Medenbach	0	0	0	4	4	4	12
Rossertstraße		nach Medenbach Am Wald	Medenbach	0	0	0	4	4	4	12
Saarbrücker Allee		nach Biebrich	Schierstein	0	0	2	4	4	2	12

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Saarbrücker Allee		nach Schierstein	Schierstein	0	0	2	4	4	2	12
Steinbruch		nach Innenstadt	Sonnenberg	0	0	0	4	4	4	12
Steinbruch		nach Rambach	Sonnenberg	0	0	0	4	4	4	12
Straßenmühle		nach Dotzheim	Dotzheim	0	0	2	4	4	2	12
Straßenmühle		nach Biebrich	Dotzheim	0	0	2	4	4	2	12
Tannenring		-	Auringen	0	0	0	4	4	4	12
Theodor-Haubach-Straße		nach Klarenthal	Klarenthal	0	0	2	4	4	2	12
Theodor-Haubach-Straße		nach Innenstadt	Klarenthal	0	0	2	4	4	2	12
Thermalbad		nach Innenstadt	Sonnenberg	0	0	2	4	4	2	12
Thermalbad		nach Sonnenberg	Bierstadt	0	0	2	4	4	2	12
Tierpark Fasanerie		-	Klarenthal	0	4	2	0	4	2	12
Waldviertel		-	Dotzheim	0	0	2	4	4	2	12
Weidenbornstraße / JUVZ		nach Innenstadt	Südost	0	4	2	0	4	2	12
Weilburger Tal		-	Dotzheim	0	0	0	4	4	4	12
Wolfsfeld		-	Bierstadt	0	0	2	4	4	2	12
Platte		nach Taunusstein	Nordost	0	4	2	0	4	2	12
Europaviertel		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	0	0	0	4	2	11
Europaviertel		nach Sauerland	Rheingauviertel Hollerborn	5	0	0	0	4	2	11
Humperdinckstraße		nach Innenstadt	Nordost	5	0	4	0	0	2	11
Abeggstraße		nach Sonnenberg Bahnhof	Nordost	0	0	2	4	4	0	10
Abeggstraße		nach Innenstadt	Nordost	0	0	2	4	4	0	10
Abraham-Lincoln-Straße		nach Erbenheim	Südost	0	0	2	4	4	0	10
Alte Schmelze		nach Biebrich	Schierstein	0	0	0	4	4	2	10
Am Sportfeld		nach Medenbach Am Wald	Medenbach	0	0	2	0	4	4	10
Andreas-Schlüter-Straße		nach Südfriedhof	Südost	0	0	2	4	4	0	10
Äppelallee		nach Äppelallee-Center	Biebrich	0	0	0	4	4	2	10
Bahnholz		-	Sonnenberg	0	0	2	4	4	0	10
Dambachtal		nach Innenstadt	Nordost	0	0	2	4	4	0	10
Dambachtal		nach Sonnenberg Bahnhof	Nordost	0	0	2	4	4	0	10
Domäne Mechtildshausen		-	Delkenheim	0	0	2	4	4	0	10
Erich-Ollenhauer-Str.		nach Dotzheim	Biebrich	0	0	0	4	4	2	10
Ernst-von-Harnack-Straße		nach Klarenthal	Klarenthal	0	0	0	4	4	2	10

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Ernst-von-Harnack-Straße		nach Innenstadt	Klarenthal	0	0	0	4	4	2	10
Euro Palace		nach Boelckestraße	Mainz-Kastel	0	0	0	4	4	2	10
Euro Palace		nach Fritz-Ullmann-Straße	Mainz-Kastel	0	0	0	4	4	2	10
Feldbergblick		-	Naurod	0	0	0	4	4	2	10
Fritz-Ullmann-Straße		nach Peter-Sander Weg	Mainz-Kastel	0	0	2	4	4	0	10
Köpenicker Straße		nach Erbenheim	Erbenheim	0	0	2	4	4	0	10
Mainzer Straße/1. Ring		nach Hauptbahnhof	Südost	0	0	2	4	4	0	10
Mainzer Straße/1. Ring		nach Freizeitbad	Südost	0	0	2	4	4	0	10
Nerobergstraße		nach Nerotal	Nordost	0	0	2	4	4	0	10
Ostpreußenstraße		nach Rambach	Rambach	0	0	2	0	4	4	10
Spandauer Straße		nach Erbenheim	Erbenheim	0	0	2	0	4	4	10
Südfriedhof		nach Erbenheim	Südost	0	0	0	4	4	2	10
Südfriedhof		nach Innenstadt	Südost	0	0	0	4	4	2	10
Südfriedhof		nach Freizeitbad	Südost	0	0	0	4	4	2	10
Wellritzmühle		nach Innenstadt	Klarenthal	0	0	0	4	4	2	10
Wellritzmühle		nach Georgenborn	Klarenthal	0	0	0	4	4	2	10

Haltestellen der Ausbaupriorität 7 in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Mühlwiese		-	Sonnenberg	5	0	2	0	0	2	9
Alte Schmelze		nach Schierstein	Schierstein	0	0	0	4	4	0	8
Faaker Straße		-	Biebrich	0	0	2	0	4	2	8
Freseniusstraße		nach Innenstadt	Nordost	0	0	0	4	4	0	8
Freseniusstraße		nach Neroberg	Nordost	0	0	0	4	4	0	8
Gartenfeld		nach Innenstadt	Kloppenheim	0	0	2	0	4	2	8
Glarusstraße		nach Amöneburg	Biebrich	0	4	2	0	0	2	8
Händelstraße		nach Innenstadt	Nordost	0	0	0	4	4	0	8

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Händelstraße		nach Nordost	Nordost	0	0	0	4	4	0	8
Heinrich-Zille-Straße		nach Freudenberg	Schierstein	0	0	0	4	4	0	8
Peter-Sander-Straße		nach Ernst-Galonske-Straße	Mainz-Kastel	0	0	2	0	4	2	8
Rostocker Straße		nach Kloppenheim	Bierstadt	0	0	2	0	4	2	8
Rostocker Straße		nach Bierstadt	Bierstadt	0	0	2	0	4	2	8
Sanitas		nach Nerotal	Nordost	0	0	0	4	4	0	8
Töpferstraße		nach Bierstadt Nord	Bierstadt	0	0	2	0	4	2	8
Am Rheinbahnhof		nach Bahnhof Ost	Biebrich	5	0	0	0	0	2	7
Überm Wald		-	Auringen	0	0	2	0	0	4	6
Wilhelm-Kempf-Haus		nach Innenstadt	Naurod	0	0	0	0	0	4	4
Flugplatz		-	Erbenheim	0	0	0	0	0	2	2
Kalle		nach Amöneburg	Biebrich	0	0	0	0	0	2	2
Wilhelm-Kempf-Haus		nach Niedernhausen	Naurod	0	0	0	0	0	2	2

Bewertung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Hauptbahnhof

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil							
				A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
WI Hauptbahnhof		Bussteig 1	Stadt	5	8	20	4	4	2	43
WI Hauptbahnhof		Bussteig 2	Stadt	5	8	20	4	4	0	41
WI Hauptbahnhof		Bussteig 3	Stadt	5	8	20	4	4	0	41
WI Hauptbahnhof		Bussteig 4	Stadt	5	8	20	4	4	0	41
WI Hauptbahnhof		Bussteig 5	Stadt	5	8	20	4	4	0	41
WI Hauptbahnhof		Bussteig 6	Stadt	5	8	20	0	4	2	39
WI Hauptbahnhof		Bussteig C	Stadt	5	8	20	4	0	0	37
WI Hauptbahnhof		Bussteig D	Stadt	5	8	20	0	4	0	37
WI Hauptbahnhof		Bussteig B	Stadt	5	8	20	0	0	0	33
WI Hauptbahnhof		Bussteig A	Stadt	5	8	20	0	0	0	33

Bereits (weitestgehend) barrierefreie Haltestellen ohne Ausbaupriorität

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Warfelfläche	Gesamtpunkte
Bleichstraße		nach Dürerplatz	Westend Bleichstraße	5	8	12	0	4	0	29
Bleichstraße		nach Ringkirche	Westend Bleichstraße	5	8	12	0	4	0	29
Dernsches Gelände		nach Kirchgasse (B)	Mitte	5	8	12	0	4	0	29
Dernsches Gelände		nach Hauptbahnhof (A)	Mitte	5	8	12	0	4	0	29
Platz d. Dt. Einheit ¹		nach Schwalbacher Straße (A)	Westend Bleichstraße	5	8	16	0	0	0	29
Platz d. Dt. Einheit		nach Bleichstraße (B)	Westend Bleichstraße	5	8	16	0	0	0	29
Platz d. Dt. Einheit		nach Nordfriedhof (C)	Mitte	5	8	16	0	0	0	29
Platz d. Dt. Einheit		Regionalbussteig (D)	Westend Bleichstraße	5	8	16	0	0	0	29
Schwalbacher Str./LuisenForum		nach Luisenplatz (A)	Mitte	5	8	16	0	0	0	29
Schwalbacher Str./LuisenForum		nach Adelheidstraße (B)	Mitte	5	8	16	0	0	0	29
Steinern Straße/WLeuSch		nach Paulusplatz	Mainz-Kastel	10	4	8	0	4	0	26
Willy-Brandt-Allee/VHS		nach Schierstein	Rheingauviertel Hollerborn	10	4	8	0	4	0	26
Adelheidstraße		nach Innenstadt	Mitte	5	8	8	0	4	0	25
Carl-von-Linde-Straße		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	0	4	0	25
Landeshaus		nach Innenstadt	Mitte	5	8	8	0	4	0	25
Landeshaus		nach Hauptbahnhof	Mitte	5	8	8	0	4	0	25
Schiersteiner Straße		nach Schierstein	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	0	4	0	25
Schiersteiner Straße		nach Dürerplatz	Mitte	5	4	12	0	4	0	25
Wilhelmstraße		-	Mitte	5	8	8	0	4	0	25
Ludwig-Erhard-Straße		nach Frauenstein	Dotzheim	10	4	4	0	4	0	22
Dyckerhoffstraße		nach Innenstadt	Mainz-Amöneburg	5	4	8	0	4	0	21
Statistisches Bundesamt		nach Südfriedhof	Südost	5	8	8	0	0	0	21
Wandersmannstraße		nach Innenstadt	Erbenheim	5	4	8	0	4	0	21
Alwinenstrasse		nach Innenstadt	Nordost	10	4	2	0	4	0	20
Alwinenstrasse		nach Bierstadt	Südost	10	4	2	0	4	0	20
Bahnhof Dotzheim		nach Innenstadt	Dotzheim	0	8	8	0	4	0	20
Dr.-H.-Schmidt-Kliniken	Neu: Helios HSK	nach Frauenstein	Dotzheim	10	4	2	0	4	0	20
Castellumstraße		nach Steinern Straße	Mainz-Kastel	10	4	0	0	4	0	18
Castellumstraße		nach Krautgärten	Mainz-Kastel	10	4	0	0	4	0	18

¹ Die Haltestelle Platz der Deutschen Einheit und Ihre Abfahrtspositionen werden im Kontext des Stadtentwicklungsprogramms „Mauritiushöfe“ mittelfristig verlegt und neuausgebaut

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstieghöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Tränkweg		nach Eintrachtstraße	Nordost	10	4	4	0	0	0	18
Tränkweg		nach Bahnholz	Nordost	10	4	4	0	0	0	18
Berufsschulzentrum		nach Biebrich	Südost	5	4	4	0	4	0	17
Brückenkopf		nach Mainz	Mainz-Kastel	5	4	8	0	0	0	17
Brückenkopf		nach Kastel	Mainz-Kastel	5	4	8	0	0	0	17
Brunhildenstraße		nach Freizeitbad	Südost	5	4	4	0	4	0	17
Dürerplatz		auf Emser Straße nach Zietenring	Nordost	5	4	4	0	4	0	17
Egerstraße	Neu: Erbenheim Mitte	nach Nordenstadt	Erbenheim	5	4	8	0	0	0	17
Egerstraße	Neu: Erbenheim Mitte	nach Innenstadt	Erbenheim	5	4	8	0	0	0	17
Gartenfeldstraße P+R		nach Freizeitbad	Südost	5	4	4	0	4	0	17
Hallgarter Straße		nach Gustavsburg	Mainz-Kostheim	5	4	4	0	4	0	17
Kochbrunnen		nach Nordost	Mitte	5	4	4	0	4	0	17
Kurhaus / Theater		nach Innenstadt	Mitte	5	4	4	0	4	0	17
Kurhaus / Theater		nach Sonnenberg	Nordost	5	4	4	0	4	0	17
Kurhaus / Theater		nach Nordost	Mitte	5	4	4	0	4	0	17
Nürnberger Straße		nach Hochheim	Delkenheim	5	4	4	0	4	0	17
Ruthof		nach Mainz-Kastel	Mainz-Kastel	5	4	4	0	4	0	17
Sedanplatz		nach Dürerplatz	Westend Bleichstraße	5	4	4	0	4	0	17
Sedanplatz		nach Hauptbahnhof	Westend Bleichstraße	5	4	4	0	4	0	17
Bergstraße		nach Innenstadt	Sonnenberg	10	0	2	0	4	0	16
Bergstraße		nach Sonnenberg	Sonnenberg	10	0	2	0	4	0	16
Mudra Kaserne		nach Wiesbaden	Mainz-Kastel	0	4	8	0	4	0	16
Mudra Kaserne		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	4	8	0	4	0	16
Schleiermacherstraße		nach Sonnenberg	Sonnenberg	10	0	2	0	4	0	16
Talheim		nach Innenstadt	Sonnenberg	10	0	2	0	4	0	16
Talheim		nach Sonnenberg	Sonnenberg	10	0	2	0	4	0	16
Goethestein		nach Frauenstein Grorother Straße	Frauenstein	5	4	2	0	4	0	15
Jawlenskystraße		nach Innenstadt	Mitte	5	4	2	0	4	0	15
Neckarstraße		nach Schierstein	Schierstein	5	4	2	0	4	0	15
Neckarstraße		nach Schierstein Oderstraße	Schierstein	5	4	2	0	4	0	15
Pagenstecherstraße	Neu: Kriegerdenkmal	-	Mitte	5	4	2	0	4	0	15
Röderstraße		nach Nerotal	Nordost	5	4	2	0	4	0	15

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstieghöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Westring		nach Konrad-Zuse-Straße	Nordenstadt	5	4	2	0	4	0	15
Linzer Straße		nach Mainz	Mainz-Kostheim	5	0	4	0	4	0	13
Linzer Straße		nach Hochheim	Mainz-Kostheim	5	0	4	0	4	0	13
Nordstrander Straße		nach Freudenberg	Dotzheim	5	0	4	0	4	0	13
Johannes-Goßner-Straße		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	4	4	0	4	0	12
Karl-Legien-Straße		nach Innenstadt	Dotzheim	0	4	4	0	4	0	12
Klagenfurter Straße		-	Mainz-Kostheim	0	4	4	0	4	0	12
Chemische Werke Albert		nach Innenstadt	Mainz-Amöneburg	5	0	2	0	4	0	11
Friedhof Schierstein		-	Schierstein	5	4	2	0	0	0	11
Friedhof Schierstein		-	Schierstein	5	4	2	0	0	0	11
Kriegerdenkmal		nach Nerotal	Nordost	5	4	2	0	0	0	11
Sampelweg		nach Hochheim	Mainz-Kostheim	5	0	2	0	4	0	11
Anna-Birle-Straße		von Peter-Sander-Weg	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	0	10
Freiburger Straße		nach Delkenheim	Delkenheim	0	4	2	0	4	0	10
Herrnbergstraße		nach Innenstadt	Frauenstein	0	4	2	0	4	0	10
Hildastraße		nach Innenstadt	Nordost	0	4	2	0	4	0	10
Hildastraße		nach Sonnenberg	Nordost	0	4	2	0	4	0	10
Krautgärten		nur Ausstieg	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	0	10
Krautgärten		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	0	10
Otto-Suhr-Ring		nach Krautgärten	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	0	10
Otto-Suhr-Ring Ersatzhaltestelle		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	4	2	0	4	0	10
Raiffeisenstraße		nach Bierstadt	Bierstadt	0	4	2	0	4	0	10
Juister Straße		nach Innenstadt	Dotzheim	5	0	4	0	0	0	9
Juister Straße		nach Freudenberg	Dotzheim	5	0	4	0	0	0	9
Nordstrander Straße		nach Innenstadt	Dotzheim	5	0	4	0	0	0	9
Friedhof Breckenheim		-	Breckenheim	5	0	2	0	0	0	7
Weidenbornstraße/ JUVZ		nach Kastel	Südost	0	4	2	0	0	0	6
Glarusstraße		nach Biebrich	Biebrich	0	4	2	0	0	0	6
Köpenicker Straße		nach Innenstadt	Erbenheim	0	0	2	0	4	0	6
Peter-Sander-Straße		nach Anna-Birle-Straße	Mainz-Kastel	0	0	2	0	4	0	6
Steinern-Kreuz-Weg		nach Mainz	Mainz-Kostheim	0	0	2	0	4	0	6
Steinern-Kreuz-Weg		nach Hochheim	Mainz-Kostheim	0	0	2	0	4	0	6

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Töpferstraße		nach Kloppenheim	Bierstadt	0	0	2	0	4	0	6
Töpferstraße		nach Bierstadt (von Bierstadt Nord)	Bierstadt	0	0	2	0	4	0	6
Am Rheinbahnhof		nach Biebrich	Biebrich	5	0	0	0	0	0	5
Kastel/Friedhof		nach Erbenheim	Mainz-Kastel	0	0	0	0	4	0	4
Töpferstraße		nach Bierstadt (von Kloppenheim)	Bierstadt	0	0	2	0	0	0	2
Georg-Beatzel-Straße		nach Ernst-Galonske-Straße	Mainz-Kastel	0	0	0	0	0	0	0
Georg-Beatzel-Straße		nach Anna-Birle-Straße	Mainz-Kastel	0	0	0	0	0	0	0
Kalle		nach Biebrich	Biebrich	0	0	0	0	0	0	0

Vom barrierefreien Ausbau ausgenommene Haltestellen

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Rudolf-Dietz-Schule		-	Naurod	5	0	0	8	4	4	21
Schlagmühle		nach Delkenheim	Delkenheim	0	4	0	8	4	4	20
Wildsachsener Straße	Neu: Nur Bedarfsverkehr	-	Medenbach	0	4	2	4	4	4	18
Siemensstraße		nach Nordenstadt	Nordenstadt	5	0	0	4	4	4	17
Siemensstraße		nach Innenstadt	Nordenstadt	5	0	0	4	4	4	17
Thomaestraße		nach Sonnenberg Bahnhof	Nordost	5	4	0	4	4	0	17
Fasanenhof		nach Bierstadt	Bierstadt	0	0	0	8	4	4	16
Fasanenhof		nach Erbenheim	Bierstadt	0	0	0	8	4	4	16
Hockenberger Mühle	Neu: Nur Bedarfsverkehr	nach Kloppenheim	Kloppenheim	0	0	0	8	4	4	16
Hockenberger Mühle	Neu: Nur Bedarfsverkehr	nach Auringen	Kloppenheim	0	0	0	8	4	4	16
Hof Niederfeld		nach Erbenheim	Bierstadt	0	0	0	8	4	4	16
Joseph-Baum-Haus		nach Klarenthal	Dotzheim	0	0	0	8	4	4	16
Joseph-Baum-Haus		nach Georgenborn	Dotzheim	0	0	0	8	4	4	16
Knusperhäuschen		nach Innenstadt	Dotzheim	0	0	0	8	4	4	16
Knusperhäuschen		nach Georgenborn	Dotzheim	0	0	0	8	4	4	16
Nietzerfeld		nach Bierstadt	Erbenheim	0	0	0	8	4	4	16

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Oranienhof		nach Innenstadt	Igstadt	0	0	0	8	4	4	16
Oranienhof		nach Igstadt	Igstadt	0	0	0	8	4	4	16
Schlagmühle		nach Wallau	Delkenheim	0	4	0	4	4	4	16
Stollenweg		nach Tierpark	Klarenthal	0	4	0	4	4	4	16
Karl-Drebert-Straße		-	Erbenheim	5	0	0	4	4	2	15
Thomaestraße		nach Dambachtal	Nordost	5	4	0	0	4	2	15
Hafen		-	Schierstein	10	0	0	0	4	0	14
Hof Niederfeld		nach Bierstadt	Bierstadt	0	0	0	8	4	2	14
Stollenweg		nach Klarenthal	Klarenthal	0	4	0	4	4	2	14
Thomaestraße		nach R.-Schumann-Schule	Nordost	5	4	0	0	4	0	13
Unterer Zwerchweg		-	Mainz-Amöneburg	0	0	0	4	4	4	12
Am Wald		-	Medenbach	0	0	0	4	4	4	12
Entsorgungszentrum ELW		-	Mainz-Amöneburg	0	0	0	4	4	4	12
Neufeldstraße	Neu: Nur Bedarfsverkehr	nach Innenstadt	Medenbach	0	0	0	4	4	4	12
Neufeldstraße	Neu: Nur Bedarfsverkehr	nach Hofheim	Medenbach	0	0	0	4	4	4	12
Nietzerfeld		nach Erbenheim	Erbenheim	0	0	0	8	4	0	12
Hans-Böckler-Straße		-	Dotzheim	0	0	0	4	4	2	10
An den drei Weiden	Neu: Nur Bedarfsverkehr	nach Innenstadt	Medenbach	0	4	2	0	0	2	8
An den drei Weiden	Neu: Nur Bedarfsverkehr	nach Hofheim	Medenbach	0	4	2	0	0	2	8
Buschungstraße		-	Erbenheim	5	0	0	0	0	2	7
Berta-Cramer-Ring	Neu: Gewerbegebiet	Haltestelle 1	Delkenheim	0	0	0	0	4	2	6
Friedhof Biebrich		-	Biebrich	0	0	0	0	4	2	6
Berta-Cramer-Ring	Neu: Berta-Cramer-Ring Nord	Haltestelle 3	Delkenheim	0	0	0	0	0	4	4
Finkenhof		nach Breckenheim	Breckenheim	0	0	0	0	0	2	2
Finkenhof		nach Igstadt	Breckenheim	0	0	0	0	0	2	2
Berta-Cramer-Ring	Neu: Berta-Cramer-Ring Süd	Haltestelle 4	Delkenheim	0	0	0	0	0	0	0
Ernst-Galonske-Straße		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	0	0	0	0	0	0
Ernst-Galonske-Straße		nach Wiesbaden	Mainz-Kastel	0	0	0	0	0	0	0
EPHY MESS		von Innenstadt	Delkenheim	0	0	0	0	0	0	0
EPHY MESS		nach Delkenheim Gewerbegebiet	Delkenheim	0	0	0	0	0	0	0

Bereits vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestellen

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Poststraße		nach Bierstadt Wolfsfeld	Bierstadt	5	8	12	0	0	0	25
Langenbeckpl./St. Josefs Hosp.		nach Innenstadt	Südost	10	4	4	4	0	2	24
Berliner Straße		nach Hauptbahnhof	Südost	5	8	8	0	0	2	23
Langenbeckpl./St. Josefs Hosp.		nach Erbenheim	Südost	10	4	4	4	0	0	22
Willy-Brandt-Allee/VHS		nach Europaviertel	Südost	10	4	8	0	0	0	22
Berliner Straße		nach Bierstadt	Südost	5	8	8	0	0	0	21
Berliner Straße		nach Erbenheim	Südost	5	8	8	0	0	0	21
Carl-von-Linde-Straße		Richtung Flachstraße	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	0	0	0	21
Carl-von-Linde-Straße		Richtung Dotzheim	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	12	0	0	0	21
Im Hahn		nach Innenstadt	Erbenheim	5	4	8	0	0	4	21
Fondetter Straße	Neu: Naurod Mitte	nach Auringen	Naurod	5	4	8	0	0	2	19
Fondetter Straße	Neu: Naurod Mitte	nach Niedernhausen	Naurod	5	4	8	0	0	2	19
Fondetter Straße	Neu: Naurod Mitte	nach Innenstadt	Naurod	5	4	8	0	0	2	19
Luisenstraße		nach Gustavsburg	Mainz-Kostheim	10	4	4	0	0	0	18
Plutoweg		nach Bierstadt	Bierstadt	10	4	4	0	0	0	18
Friedrichstraße		-	Nordost	5	4	8	0	0	0	17
Geschwister-Stock-Platz		nach Innenstadt	Mitte	5	4	8	0	0	0	17
Hochheimer Straße		nach Hallgarter Str.	Mainz-Kostheim	5	4	8	0	0	0	17
Kleinfeldchen		nach Innenstadt	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	8	0	0	0	17
Kleinfeldchen		nach Dotzheim	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	8	0	0	0	17
Michelsberg		nach Nordfriedhof	Mitte	5	4	8	0	0	0	17
Michelsberg		nach Innenstadt	Westend Bleichstraße	5	4	8	0	0	0	17
Wilhelm-Leuschner-Straße		nach Innenstadt	Dotzheim	5	4	8	0	0	0	17
Siemensstraße		nach Stolberger Straße	Nordenstadt	5	0	0	4	4	4	17
Siemensstraße		nach Konrad-Zuse-Straße	Nordenstadt	5	0	0	4	4	4	17
Waldstraße		nach Innenstadt	Biebrich	5	4	4	0	0	2	15
Waldstraße		nach Schierstein	Rheingauviertel Hollerborn	5	4	4	0	0	2	15
Bahnhof Auringen-Medenbach		nach Innenstadt	Auringen	0	8	4	0	0	2	14
Adlerstraße		nach Nordfriedhof	Mitte	5	4	4	0	0	0	13
Adlerstraße		nach Innenstadt	Mitte	5	4	4	0	0	0	13
Am Rathaus		-	Breckenheim	5	4	2	0	0	2	13

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Hallgarter Straße		nach Amöneburg	Mainz-Kostheim	5	4	4	0	0	0	13
Rosenheimer Straße		nach Delkenheim	Delkenheim	5	4	2	0	0	2	13
Wilhelm-Hauff-Straße		-	Südost	5	4	2	0	0	2	13
Paul-Ehrlich-Straße		nach Biebrich	Biebrich	10	0	0	0	0	2	12
Im Rosenfeld		nach Biebrich	Biebrich	5	4	2	0	0	0	11
Im Rosenfeld		nach Äppelallee-Center	Biebrich	5	4	2	0	0	0	11
Sankt-Veiter-Platz		nach Krautgärten	Mainz-Kostheim	5	4	2	0	0	0	11
Konrad-Zuse-Straße		nach Innenstadt	Nordenstadt	0	4	4	0	0	2	10
Hermann-Löns-Straße		nach Schierstein	Schierstein	5	0	2	0	0	2	9
Emil-Krag-Straße		nach Erbenheim Nord	Erbenheim	5	0	2	0	0	2	9
Emil-Krag-Straße		nach Erbenheim	Erbenheim	5	0	2	0	0	2	9
Anne-Frank-Straße		nach Klarenthal	Klarenthal	0	4	4	0	0	0	8
Karl-Legien-Straße		nach Dotzheim Schelmengraben	Dotzheim	0	4	4	0	0	0	8
Konrad-Zuse-Str./Hainpark	Neu: Konrad-Zuse-Str.	nach Westring	Nordenstadt	0	4	4	0	0	0	8
Konrad-Zuse-Straße		nach Nordenstadt Zentrum	Nordenstadt	0	4	4	0	0	0	8
Konrad-Zuse-Straße		nach Nordenstadt Gewerbegebiet	Nordenstadt	0	4	4	0	0	0	8
Trompeterstraße	Neu: Rambach Mitte	nach Innenstadt	Rambach	0	4	4	0	0	0	8
Trompeterstraße	Neu: Rambach Mitte	nach Rambach	Rambach	0	4	4	0	0	0	8
J.-F.-Kennedy-Straße	Neu: Raiffeisenplatz	nach Innenstadt	Südost	0	4	4	0	0	0	8
J.-F.-Kennedy-Straße	Neu: Raiffeisenplatz	nach Erbenheim	Südost	0	4	4	0	0	0	8
Daimlerring		nach Konrad-Zuse-Straße	Nordenstadt	5	0	2	0	0	0	7
Daimlerring		nach Stolberger Straße	Nordenstadt	5	0	2	0	0	0	7
Am Hainpark		nach Konrad-Zuse-Straße	Nordenstadt	0	4	2	0	0	0	6
Am Hainpark		nach Westring	Nordenstadt	0	4	2	0	0	0	6
Aukamm		nach Innenstadt	Bierstadt	0	4	0	0	0	2	6
Aukamm		nach Naurod	Bierstadt	0	4	0	0	0	2	6
Otto-Suhr-Ring		nach Anna-Birle-Straße	Mainz-Kastel	0	4	2	0	0	0	6
Am Lindequartier		nach Mainz	Mainz-Kostheim	0	4	2	0	0	0	6
Am Lindequartier		nach Kostheim	Mainz-Kostheim	0	4	2	0	0	0	6
Am Wiesenhang		nach Innenstadt	Igstadt	0	0	2	0	0	2	4
An der Dietenmühle		nach Innenstadt	Nordost	0	0	2	0	0	2	4
Ginsterweg		nach Innenstadt	Auringen	0	0	2	0	0	2	4

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Niedernhausener Straße		nach Innenstadt	Rambach	0	0	2	0	0	2	4
Niedernhausener Straße		nach Rambach	Rambach	0	0	2	0	0	2	4
Veilchenweg		nach Willi-Werner-Straße	Dotzheim	0	0	2	0	0	2	4
Am Wiesenhang		nach Igstadt	Igstadt	0	0	2	0	0	0	2
Heinrich-Zille-Straße		nach Schierstein	Schierstein	0	0	0	0	0	2	2
Spandauer Straße		nach Innenstadt	Erbenheim	0	0	2	0	0	0	2
Veilchenweg		nach Veilchenweg	Dotzheim	0	0	2	0	0	0	2
Kallebad		nach Schierstein	Schierstein	0	0	0	0	0	0	0
Kallebad		nach Innenstadt	Schierstein	0	0	0	0	0	0	0
Borsigstraße		nach Konrad-Zuse-Straße	Nordenstadt	0	0	0	0	0	0	0
Kastel/Friedhof		nach Mainz	Mainz-Kastel	0	0	0	0	0	0	0
Taunushof		nach Breckenheim	Breckenheim	0	0	0	0	0	0	0
Taunushof		nach Igstadt	Breckenheim	0	0	0	0	0	0	0

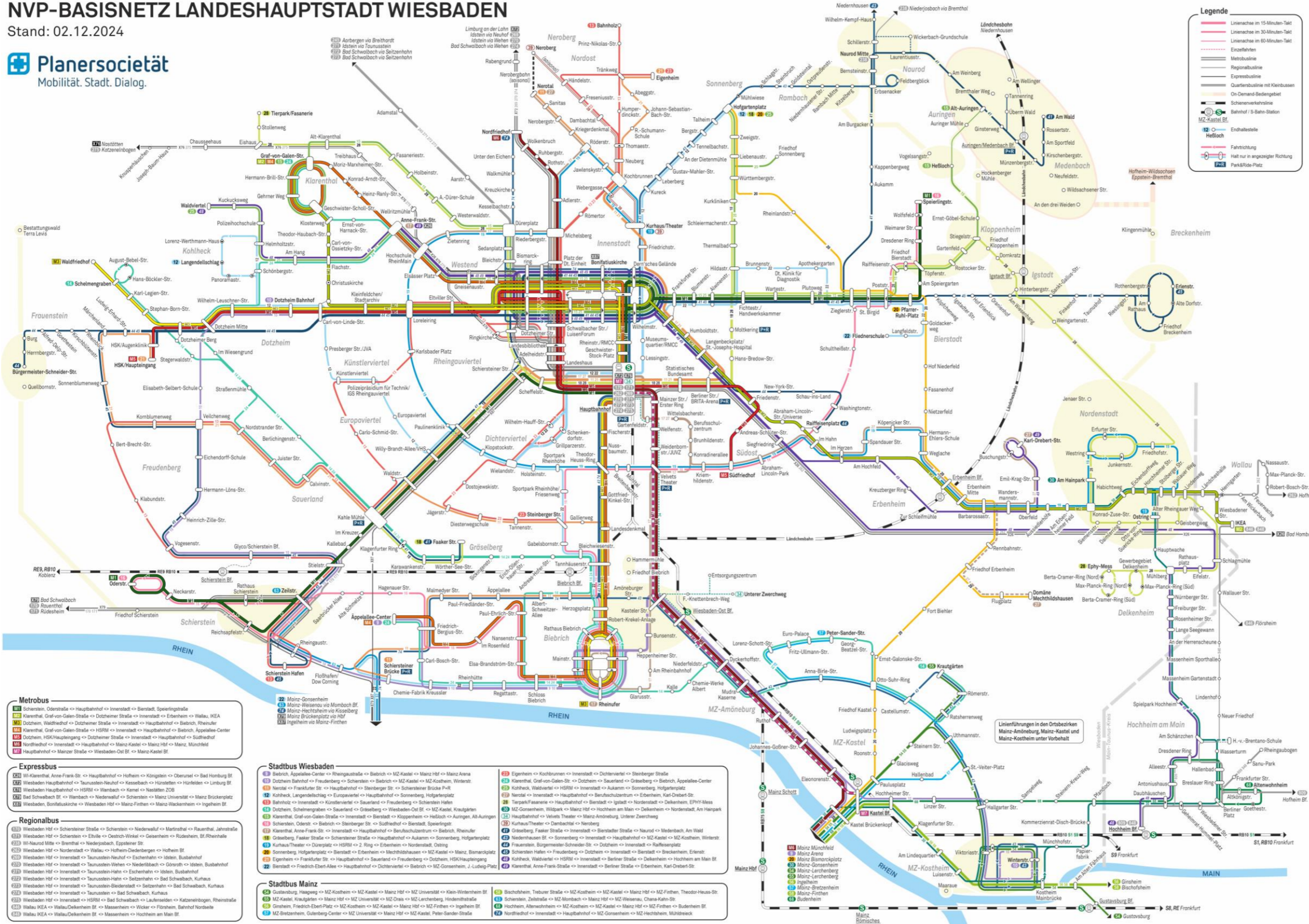
Entfallende Haltestelle ohne Ausbaupriorisierung in der Landeshauptstadt Wiesbaden

Haltestelle	Anmerkung Zielnetz	Fahrtrichtung	Ortsteil	A1 Einrichtungen	B1 Lage im Netz	B2 Nachfrage	C1 Einstiegshöhe	C2 Leitsystem	C3 Tiefe Wartefläche	Gesamtpunkte
Kath. Kirche Kohlheck	entfällt	-	Dotzheim	-	-	-	4	4	2	-
Kreuzberger Ring	entfällt	nach Erbenheim	Erbenheim	0	-	-	0	4	0	-
Kreuzberger Ring	entfällt	nach Innenstadt	Erbenheim	0	-	-	0	4	0	-
Leipziger Straße	entfällt	-	Bierstadt	-	-	-	0	4	2	-
Rathenauplatz	entfällt	nach Innenstadt	Biebrich	5	4	8	4	4	4	29
Rathenauplatz	entfällt	nach Biebrich Rheinufer (von Bahnhof Wiesbaden Ost)	Biebrich	5	4	8	4	4	2	27
Rathenauplatz	entfällt	nach Bahnhof Ost	Biebrich	5	4	8	4	4	0	25
Hasengartenstraße	entfällt	nach Innenstadt	Südost	5	0	0	4	4	2	15
Hasengartenstraße	entfällt	nach Freizeitbad	Südost	5	0	0	4	4	2	15
Am Kupferberg	entfällt	-	Biebrich	0	0	0	4	4	4	12
Rudolf-Vogt-Straße	entfällt	-	Biebrich	0	0	0	4	4	4	12
Varusstraße	entfällt	-	Biebrich	0	0	0	4	4	4	12

NVP-Basisnetz für die Landeshauptstadt Wiesbaden

NVP-BASISNETZ LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN

Stand: 02.12.2024



Legende

- Linienbusse im 15-Minuten-Takt
- Linienbusse im 30-Minuten-Takt
- Linienbusse im 60-Minuten-Takt
- Einzelfahrten
- Metrobuslinie
- Regionalbuslinie
- Expressbuslinie
- Quartiersbuslinie mit Kleinbussen
- On-Demand-Bedienangebot
- Schemenverkehrsline
- Bahnhof / S-Bahn-Station
- MZ-Kastell Bf.
- Endhaltestelle
- Haltebus
- Fahrtrichtung
- Halt nur in angezeigter Richtung
- Park/Slide-Platz

- Metrobus**
- 11 Schierstein, Götterstraße ↔ Hauptbahnhof ↔ Innenstadt ↔ Bismarck, Spieringstraße
 - 12 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ Dotzheimer Straße ↔ Innenstadt ↔ Eichenhaus ↔ Wallau, IKEA
 - 13 Dotzheim, Waldfriedhof ↔ Dotzheimer Straße ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 14 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 15 Dotzheim, HSK-Haupteingang ↔ Dotzheimer Straße ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Südriedhof
 - 16 Nordriedhof ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Mainz-Kastell ↔ Mainz Hbf ↔ Mainz, Mühlbach
 - 17 Hauptbahnhof ↔ Manzer Straße ↔ Wiesbaden-Ost Bf. ↔ Mainz-Kastell Bf.

- Expressbus**
- 21 Klarenthal, Anna-Frank-Str. ↔ Hauptbahnhof ↔ Hofheim ↔ Königstein ↔ Oberniederrhein ↔ Bad Nauheim Bf.
 - 22 Wiesbaden Hauptbahnhof ↔ HSRM ↔ Wambach ↔ Kesselbach ↔ Hürstrieden ↔ Hürstrieden ↔ Limburg Bf.
 - 23 Bad Schwalbach Bf. ↔ Wambach ↔ Niederwalluf ↔ Schierstein ↔ Mainz Universität ↔ Mainz Brückengraben
 - 24 Wiesbaden, Bismarckstraße ↔ Wiesbaden Hbf ↔ Mainz-Frieden ↔ Mainz-Wackerstein ↔ Ingelheim Bf.

- Regionalbus**
- 31 Wiesbaden Hbf ↔ Schiersteiner Straße ↔ Schierstein ↔ Niederwalluf ↔ Marfenthal ↔ Rauenthal, Jahnstraße
 - 32 Wiesbaden Hbf ↔ Schierstein ↔ Elville ↔ Oestrich-Winkel ↔ Giesenheim ↔ Rödheim, Bf.Rheinstraße
 - 33 W-Naunheim MfA ↔ Bismarck ↔ Eibfeld ↔ Oestrich-Winkel ↔ Giesenheim ↔ Rödheim, Bf.Rheinstraße
 - 34 Wiesbaden Hbf ↔ Nordoststadt ↔ Wallau ↔ Hofheim-Dechenberg ↔ Hofheim Bf.
 - 35 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ Taunusstein-Neuhof ↔ Eschenhain ↔ Idstein, Busbahnhof
 - 36 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ Taunusstein-Wehen ↔ Niederbach ↔ Görzgründ ↔ Idstein, Busbahnhof
 - 37 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ Taunusstein-Hahn ↔ Eschenhain ↔ Idstein, Busbahnhof
 - 38 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ Taunusstein-Hahn ↔ Seitzentahn ↔ Bad Schwalbach, Kurhaus
 - 39 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ Taunusstein-Biedendahl ↔ Seitzentahn ↔ Bad Schwalbach, Kurhaus
 - 40 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ Taunusstein ↔ Bad Schwalbach, Kurhaus
 - 41 Wiesbaden Hbf ↔ Innenstadt ↔ HSRM ↔ Bad Schwalbach ↔ Lachsenhain ↔ Katzenbühel, Rheinstraße
 - 42 Wallau/KEA ↔ Wallau/Dechenheim Bf. ↔ Massenheim ↔ Wicker ↔ Flörsheim, Bahnhof Nordseite
 - 43 Wallau/KEA ↔ Wallau/Dechenheim Bf. ↔ Massenheim ↔ Hochheim am Main Bf.

- Stadibus Wiesbaden**
- 44 Biebrich, Appellée-Center ↔ Rheingaustraße ↔ Biebrich ↔ MZ-Kastell ↔ Mainz Hbf ↔ Mainz Arena
 - 45 Dotzheim, Hauptbahnhof ↔ Freudenberg ↔ Schierstein ↔ Biebrich ↔ MZ-Kastell ↔ MZ-Kothen, Winterst.
 - 46 Nentzel ↔ Frankfurter Str. ↔ Hauptbahnhof ↔ Steinberger Str. ↔ Schiersteiner Brücke P+R
 - 47 Köhlbeck, Waldviertel ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Aukamm ↔ Sonnenberg, Hofgartenplatz
 - 48 Köhlbeck, Langendellachlag ↔ Hauptbahnhof ↔ Bismarckzentrum ↔ Eichenhaus, Karl-Dreber-St.
 - 49 Tierpark/Fasanerie ↔ Hauptbahnhof ↔ Bismarck ↔ Ingelheim ↔ Bismarck, Appellée-Center
 - 50 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 51 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 52 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 53 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 54 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 55 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 56 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 57 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 58 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 59 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 60 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 61 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 62 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 63 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 64 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 65 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 66 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 67 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 68 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 69 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 70 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 71 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 72 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 73 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 74 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 75 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 76 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 77 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 78 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 79 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 80 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 81 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 82 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 83 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 84 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 85 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 86 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 87 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 88 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 89 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 90 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 91 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 92 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 93 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 94 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 95 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 96 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 97 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 98 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 99 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center
 - 100 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße ↔ HSRM ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ Biebrich, Appellée-Center

- Stadibus Mainz**
- 101 GutsMuths, Hauptbahnhof ↔ MZ-Kothen ↔ MZ-Kastell ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Universität ↔ Klein-Winternheim Bf.
 - 102 MZ-Kastell, Kraggartener ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Universität ↔ MZ-Liebenberg, Hohenwiesenthal
 - 103 Giesheim, Friedrich-Ebert-Platz ↔ MZ-Kothen ↔ MZ-Kastell ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Frieden ↔ Bubenheim Bf.
 - 104 MZ-Birstenheim, Günterberg-Center ↔ MZ-Universität ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Kastell, Peter-Sander-Straße
 - 105 Bischofsheim, Trebener Straße ↔ MZ-Kothen ↔ MZ-Kastell ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Frieden, Theodor-Hues-Str.
 - 106 Schierstein, Zehnstraße ↔ MZ-Mombach ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Weisenau, Chessa-Kath-Str.
 - 107 Hochheim, Altenwohnen ↔ MZ-Kothen ↔ MZ-Kastell ↔ Mainz Hbf ↔ MZ-Frieden ↔ Bubenheim Bf.
 - 108 Nordriedhof ↔ Innenstadt ↔ Hauptbahnhof ↔ MZ-Gonsenheim ↔ MZ-Hochheim, Mühlendreeck

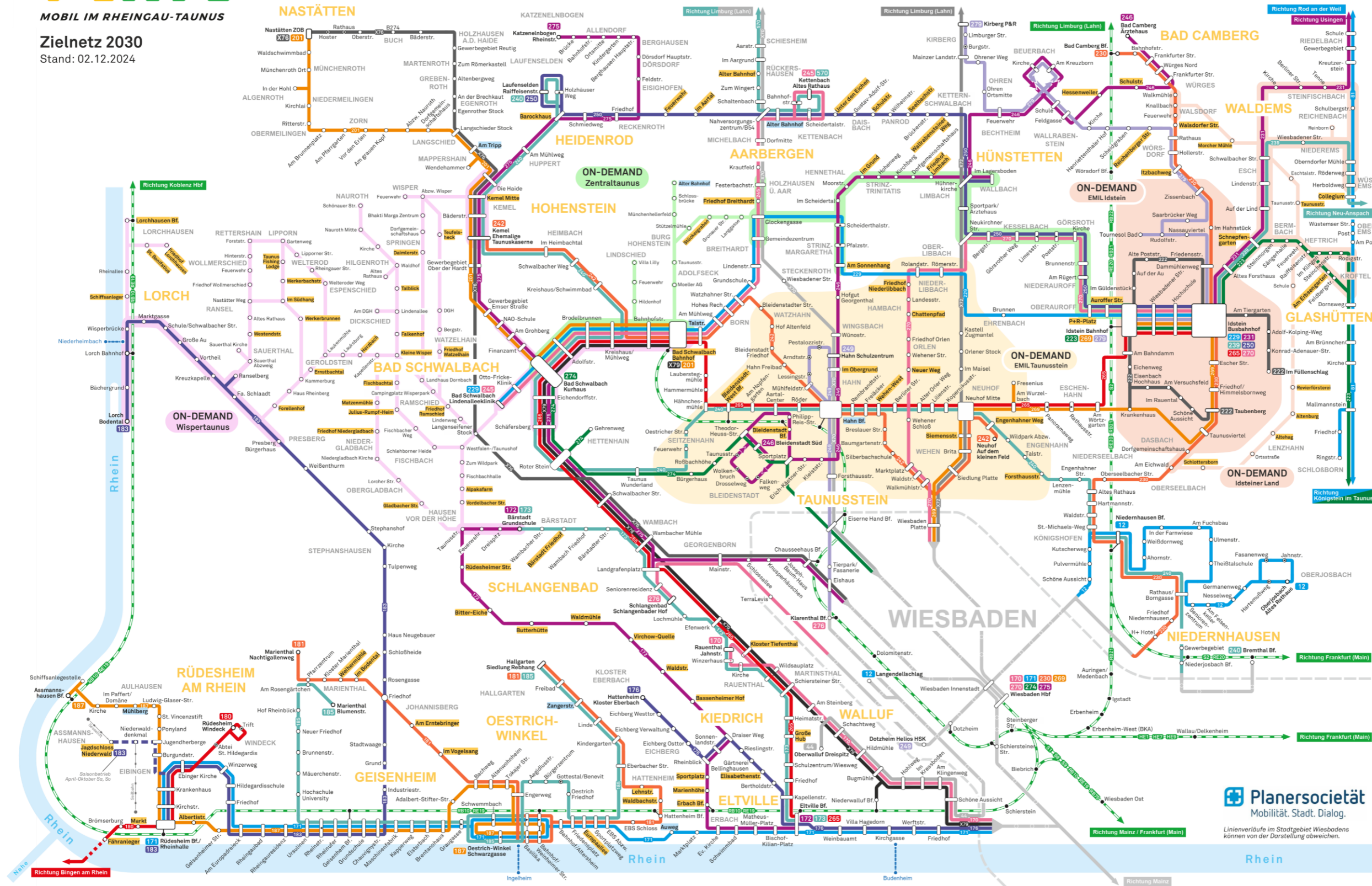
Linienführungen in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastell und Mainz-Kothen unter Vorbehalt

Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis mit Hervorhebung von neuen und umbenannten Haltestellen



MOBIL IM RHEINGAU-TAUNUS

Zielnetz 2030
Stand: 02.12.2024



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Linienverläufe im Stadtgebiet Wiesbadens können von der Darstellung abweichen.